



HARVARD UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL
OF BUSINESS
ADMINISTRATION
BAKER LIBRARY



GIFT OF

Compagnie
du
Canal de Suez



PERCEMENT
DE
L'ISTHME DE SUEZ

MEETINGS ANGLAIS
EN FAVEUR DU CANAL DE SUEZ.

DOCUMENTS PUBLIÉS PAR
M. FERDINAND DE LESSEPS.

Quatrième Série.

PARIS

Au Bureau de L'ISTHME DE SUEZ, Journal de l'Union des deux Mers,

52, Rue de Vernouil,

ET

CHEZ HENRI PLON, ÉDITEUR,
RUE GARANCIÈRE, 9.

1857

PERCEMENT
DE
L'ISTHME DE SUEZ

QUATRIÈME SÉRIE



PARIS. — TYPOGRAPHIE DE HENRI PLON.

IMPRIMEUR DE L'EMPEREUR,

8, rue Garancière.



PERCEMENT
DE
L'ISTHME DE SUEZ

MEETINGS ANGLAIS
EN FAVEUR DU CANAL DE SUEZ.

DOCUMENTS PUBLIÉS PAR
M. FERDINAND ^{Marie, vicomte} DE LESSEPS.

4. ^{ser.}
Quatrième Série.

PARIS

Aux Bureaux de L'ISTHME DE SUEZ, Journal de l'Union des deux Mers,

52, Rue de Verneuil,

ET

CHEZ HENRI PLON, ÉDITEUR,

RUE GARANCIÈRE, 8.

—
1857

March 11, 1929

WQOU
L 638c
v. 4

24003

COMPAGNIE DU CANAL DE SUÉZ

G

5350

TABLE DES MATIÈRES.

	<u>Pages</u>
<i>DÉDICACE : Aux Membres du Parlement.</i>	1
<i>INTRODUCTION.</i>	3
<i>GOLDSMITH'S-HALL. Banquet de Goldsmith's-Hall à Londres.</i>	11
<i>LIVERPOOL. Meeting public de Liverpool.</i>	15
— <i>Association des Indes orientales et de la Chine.</i>	22
— <i>Chambre de commerce de Liverpool</i>	24
<i>MANCHESTER. Association commerciale de Manchester.</i>	25
— <i>Chambre de commerce de Manchester.</i>	30
<i>DUBLIN. Chambre de commerce de Dublin.</i>	31
<i>CORK. Meeting public de Cork.</i>	43
<i>BELFAST. Chambre de commerce de Belfast.</i>	49
— <i>Commissaires du Port de Belfast.</i>	53
<i>GLASGOW. Meeting public de Glasgow.</i>	55
<i>ABERDEEN. Meeting public d'Aberdeen</i>	61
<i>ÉDIMBOURG. Chambre de commerce d'Édimbourg et de</i>	
<i>Leith.</i>	67
<i>NEWCASTLE. Meeting public de Newcastle.</i>	73

TABLE DES MATIÈRES.

<u>HULL. Chambre de commerce de Hull.</u>	<u>104</u>
<u>BIRMINGHAM. Chambre de commerce de Birmingham. .</u>	<u>112</u>
<u>BRISTOL. Meeting de Bristol.</u>	<u>134</u>
<u>LONDRES. Meeting de Londres.</u>	<u>159</u>

ANNEXES.

<u>Caractère général des Meetings anglais, par M. Barthé-</u>	
<u>lemy Saint-Hilaire.</u>	<u>191</u>
<u>Considérations sur l'Égypte, par M. Ferd. de Lesseps.</u>	<u>198</u>
<u>De l'intérêt de la Turquie au percement de l'isthme de</u>	
<u>Suez, par M. Ferd. de Lesseps.</u>	<u>217</u>
<u>La Presse européenne et lord Palmerston.</u>	<u>227</u>



MEETINGS

ANGLAIS .

EN FAVEUR DU CANAL DE SUEZ.

DÉDICACE.

En publiant en Angleterre le compte rendu des meetings en faveur du canal de Suez, M. Ferd. de Lesseps a fait précéder cette publication de la dédicace suivante :

AUX MEMBRES DU PARLEMENT BRITANNIQUE.

« Milords et Messieurs,

» Je vous dédie individuellement et je sou-mets à vos illustres assemblées les pages suivantes. Elles contiennent l'exact résumé des délibérations et des résolutions des principales villes du Royaume-Uni où les corporations commerciales et municipales ont régulièrement, et sous la présidence de leurs autorités élues, manifesté l'expression de leur opinion sur les intérêts du commerce, de la marine et des colonies britanniques, dans la question du projet de l'ouverture de l'isthme de Suez, au moyen

d'un canal maritime destiné à réunir, sans obligation de transborder les marchandises, la Méditerranée à la mer Rouge.

» Rassuré maintenant sur l'opinion si compétente des commerçants, armateurs et manufacturiers de l'Angleterre, et au moment de poursuivre l'exécution de l'entreprise en faveur de laquelle je ne réclame la protection ou le concours exclusif d'aucun gouvernement, je m'adresse avec toute confiance, pour faire cesser l'opposition de l'ambassadeur britannique à Constantinople, aux corps politiques d'un pays libre qui, dans d'autres circonstances, ont déjà eu la gloire de placer au-dessus de toute considération d'intérêts privés ou de rivalités nationales, les grands principes de la civilisation et de la liberté commerciale.

» FERD. DE LESSEPS. »

MEETINGS

ANGLAIS

EN FAVEUR DU CANAL DE SUEZ.

INTRODUCTION.

Il y a deux ans, je visitai l'Angleterre; et dans une première publication je soumis au public de ce pays l'avant-projet qui avait pour but d'établir une communication entre la mer Rouge et la Méditerranée au moyen d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez, canal pour l'exécution duquel j'avais obtenu une concession de Son Altesse le Vice-roi d'Égypte. Mon but était d'apprendre comment cette grande entreprise était considérée par l'Angleterre. Comme l'autorité la plus élevée qui pouvait être consultée sur tout ce qui concerne les intérêts des possessions anglaises dans l'Inde, est surtout la Cour des Directeurs de l'honorable Compagnie des Indes

orientales, c'est à cette Cour que je présentai les résultats des études préliminaires. Je les présentai ensuite à la Compagnie Péninsulaire et Orientale, comme à un excellent guide pratique en tout ce qui regarde l'influence immédiate du projet sur les relations actuelles avec l'Orient; car les navires de cette Compagnie suivent déjà, quoique avec des lacunes et des interruptions, la route qu'il s'agit de rendre continue et non interrompue d'une mer à l'autre.

L'expression de l'opinion que je sollicitais des deux Compagnies a été donnée de plein gré et avec empressement. Je cite ici les lettres par lesquelles l'adhésion des Compagnies m'a été transmise, et qu'il est juste de placer en tête d'un recueil où sont réunis tous les verdicts des intérêts commerciaux anglais sur le canal de l'isthme de Suez.

Voici la première lettre :

ADMINISTRATION DES INDES ORIENTALES.

« Le 16 août 1855.

» Monsieur,

» J'ai reçu et transmis à la Cour des Directeurs de la Compagnie des Indes Orientales votre lettre datée du 7 courant, et en vous exprimant sa reconnaissance de la présentation de votre ouvrage intitulé : *Question de l'isthme de Suez*, j'ai reçu ordre de vous informer, au sujet de l'importante entreprise

à laquelle il se rapporte, que la Cour prend toujours un vif intérêt à toute entreprise qui faciliterait les moyens de communication entre ce pays et l'Inde.

» Je suis, Monsieur, votre très-humble et très-obéissant serviteur,

» Signé : C. MELVILL, secrétaire. »

Voici la seconde lettre :

COMPAGNIE PÉNINSULAIRE ET ORIENTALE DE NAVIGATION
A VAPEUR.

« Au Bureau, 122, Leadenhall-Street,
Londres, le 15 août 1855.

» Monsieur,

» J'ai, par ordre des Directeurs, à vous accuser réception de votre lettre datée du 6 courant, et à vous exprimer leurs sincères remerciements pour l'exemplaire de l'ouvrage si intéressant sur la *Question de l'isthme de Suez*, dont cette lettre était accompagnée.

» En ce qui concerne votre demande de connaître l'opinion des Directeurs sur ce sujet, j'ai à vous annoncer qu'en l'absence de données plus spéciales, ils ne peuvent pas se hasarder à prévoir le succès probable du projet ou du plan proposé par vous.

» Cependant l'importance des résultats qui accompagneraient l'union de la Méditerranée et de la mer Rouge par un canal navigable, est d'une telle évidence qu'il ne peut y avoir deux opinions à cet égard ; et si le projet se réalisait d'une manière heureuse, cette Compagnie participerait nécessairement à l'effet qu'il produirait non-seulement sur le commerce de ce pays, mais sur celui du monde entier.

» Je suis, Monsieur, votre très-obéissant serviteur,

» *Signé : C. W. HOWELL, secrétaire.* »

Encouragé par cette approbation non équivoque des avantages qu'aurait l'entreprise proposée au cas où elle serait mise à exécution, et sachant bien que la possibilité du projet restait encore, par suite d'un préjugé traditionnel et invétéré, sujette à des doutes qui pourraient avoir une influence défavorable et rendre moins vive l'expression d'opinion que je désirais obtenir des classes commerciales de ce pays, je pris aussitôt toutes les mesures nécessaires pour éclairer et fixer cette partie de la question, autant qu'elle pouvait être éclairée et fixée par la prévoyance humaine, aidée de la science et de l'expérience la plus autorisée. Ainsi donc, dans le courant de l'année dernière, je formai la *Commission internationale scientifique pour le canal maritime de l'isthme*

de Suez, composée des ingénieurs, des hydrographes et des marins les plus expérimentés que l'Europe pouvait fournir, et présentant par la coopération de toutes les nations le tribunal le plus parfaitement impartial qui pût être formé. Le terrain où doit passer le canal a été visité et exploré de nouveau ; les détails du premier projet ont été révisés avec toutes les lumières résultant d'observations et de recherches plus récentes et plus étendues ; et c'est le plan modifié et arrêté définitivement qui est à présent soumis au public de l'Europe dans le Rapport de la Commission internationale. Les noms des commissaires qui l'ont signé sont, pour le mérite du projet et sa possibilité, une garantie qui ne saurait être facilement surpassée, et qu'aucune opinion individuelle ne pourrait affaiblir.

A mon retour en Angleterre cette année, immédiatement après la publication de ce Rapport, qui est venu simplifier encore la question que j'avais à soumettre aux intérêts commerciaux et maritimes de la Grande-Bretagne, je me suis rendu dans les principaux ports et centres commerciaux du Royaume-Uni, afin d'obtenir de chacun d'eux une expression d'opinion authentique sur un sujet qui les touchait de si près. Ma visite dans chaque ville était précédée par l'envoi de la circulaire suivante, qui annonçait le but que je me proposais :

A MESSIEURS LES BANQUIERS, NÉGOCIANTS, ARMATEURS
ET FABRICANTS DE.....

« Messieurs,

» En appelant votre attention sur la situation actuelle et les progrès du projet du canal de Suez, je ne plaide pas seulement pour mes propres intérêts de promoteur et de concessionnaire de cette grande entreprise; mais je plaide aussi pour les intérêts de toutes les associations commerciales qui doivent en profiter dans la mesure de leur activité et de leur industrie; et conséquemment ce projet doit servir au plus haut degré les intérêts de.....

» Par une concession de Son Altesse le Vice-roi d'Égypte, je suis autorisé à prendre les mesures nécessaires pour joindre la Méditerranée et la mer Rouge par un canal praticable aux plus grands navires, et pour l'ouverture d'une route maritime rapide et sûre dans l'Inde, la Chine et l'Australie.

» La route qui sera ainsi ouverte au commerce est plus courte de 5,000 milles par rapport à l'Angleterre, que la route actuelle autour du cap de Bonne-Espérance. Cette route abrégée parcourt des mers très-navigables parmi toutes les mers; et elle longe les côtes de pays riches en produits naturels, bien que pour le présent ces pays, en ce qui con-

cerne les affaires commerciales, soient hors de l'influence de l'esprit entreprenant de l'Europe.

» Des ingénieurs de la plus haute renommée en Angleterre et dans les principaux pays de l'Europe ont examiné et approuvé la partie technique du projet. Un important ouvrage accessoire, consistant dans un embranchement du canal, est déjà commencé; et la plus grande partie du capital nécessaire a été souscrite par les commerçants des différentes nations européennes, dont les gouvernements ont déjà approuvé un projet qui est d'une importance si manifeste pour le développement du commerce et de la civilisation.

» Mon but, en venant au milieu de vous, est de m'assurer des sentiments qui existent dans les classes financières et commerciales de à l'égard de cette grande entreprise, et de leur fournir personnellement toutes les informations désirables sur l'ensemble et les détails du projet, sachant bien que des hommes tels que ceux auxquels je m'adresse ne se rendent qu'aux arguments les plus solides, et après l'examen le plus mûr et le plus circonspect.

» Dans les principales villes de l'Europe, où ce projet a été porté à la connaissance publique, il a donné lieu de la part des corps municipaux, commerciaux et scientifiques, aux manifestations de l'intérêt et de la sympathie les plus sincères. Il est donc naturel que je sois désireux de compléter cette

approbation générale, en la couronnant par la sanction de la nation commerciale et industrielle la plus grande du monde, nation qui, avant toutes les autres, est appelée à recueillir inévitablement les avantages incalculables d'une œuvre qui, en reliant ses vastes possessions coloniales dans l'Est et dans le Sud, doit augmenter et consolider sa prospérité.

» J'ai l'honneur d'être, Messieurs, votre très-humble et très-obéissant serviteur,

» Ferdinand DE LESSEPS.

» Londres, mai 1857. »

Au moment de quitter Londres, une occasion se présenta à un banquet dans Goldsmith's-Hall, où j'avais été invité dès mon arrivée, pour inaugurer mon appel à l'opinion publique de l'Angleterre, en faisant succinctement connaître devant une assemblée choisie et influente, la situation présente du projet dont j'étais le promoteur.

L'accueil que l'on me fit, fut regardé par moi comme un augure favorable du résultat probable de ma mission. Le recueil qui forme ce volume prouve amplement que je ne m'étais pas trompé.

Je joins ici une note sur ce qui s'est passé dans cette assemblée de Goldsmith's-Hall, d'après un journal hebdomadaire de Londres.

GOLDSMITH'S - HALL.

BANQUET DE GOLDSMITH'S-HALL A LONDRES

(24 avril 1857).

On lit dans le *Daily News* du 25 avril 1857 :

« M. de Lesseps a été invité au banquet qui a eu lieu hier 24 à Goldsmith's-Hall. La réunion était présidée par M. Gladstone, un des premiers banquiers de la Cité. On remarquait au nombre des convives l'évêque de Londres, le général Williams, sir Roderich Murchieson, président de la Société royale de géographie; M. Gladstone, l'ancien chancelier de l'Échiquier; M. Ellice, un des directeurs de la Compagnie des Indes, etc. Parmi les discours qui ont été prononcés par toutes les personnes que nous venons de nommer, nous avons à signaler une très-éloquente dissertation de M. Gladstone sur la conciliation du principe de liberté et de conservation des anciennes corporations de Londres; car les hommes doivent toujours respecter ce qui se fait justement respecter, et il n'y a rien de plus digne de respect que la distribution des bienfaits répandus par

la généreuse corporation de Goldsmith's-Hall. Nous avons, en outre, entendu avec plaisir le président qui, portant un toast à M. de Lesseps, l'a félicité de ses efforts dans l'entreprise du percement de l'isthme de Suez, « pour laquelle, a-t-il dit, les Anglais ne peuvent éprouver que de la sympathie, » surtout dans la situation actuelle d'entente et d'union sincère avec la France. »

» M. de Lesseps a répondu : « Je me félicite, » monsieur, d'assister à cette réunion de l'honorable et libérale corporation qui compte parmi ses membres ici présents le respectable évêque de Londres, le héros de Kars, un des plus illustres orateurs du Parlement, le savant géographe et géologue dont la sagacité avait deviné les gisements d'or de l'Australie avant qu'on les eût découverts, un des chefs les plus habiles de la Compagnie des Indes, et tant d'autres personnes nages distingués.

» Je suis très-touché de votre bienveillant accueil ; » et puisque je dois ce témoignage flatteur à ma position de promoteur du canal maritime de Suez, » permettez-moi de vous dire quelques mots sur cette œuvre, qui marche vers une très-prochaine réalisation.

» Si quelques personnes conservaient encore des doutes sur la possibilité d'exécution matérielle de l'entreprise, je les engagerais à lire le Rapport

» des douze ingénieurs et marins de la Commission
» internationale, dont la compétence est incontes-
» table, ainsi que le Mémoire tout récent de l'Acadé-
» mie des sciences de l'Institut de France, pré-
» senté par M. le baron Charles Dupin.

» A ceux qui regarderaient l'entreprise comme
» devant être improductive sous le point de vue
» financier, je répondrai qu'une affaire ne se fait
» pas avec ceux qui ne croient point à son succès,
» mais avec ceux qui y ont confiance; et sous ce
» rapport, les offres sérieuses de capitaux qui m'ont
» été faites de toutes parts me garantissent la réus-
» site de l'opération financière.

» Quant à des motifs d'opposition politique, je
» crois qu'il ne doit plus en être question. En effet,
» il me paraît difficile qu'aucune puissance soit dis-
» posée aujourd'hui à les soutenir; et certes je ne
» ferai pas l'injure à la nation anglaise de la soup-
» çonner de nourrir des sentiments de jalousie
» contre d'autres pays, ou des craintes chimériques
» de concurrences étrangères qui pourraient affecter
» sa prospérité commerciale et maritime.

» J'ai été au contraire très-heureux d'avoir pu
» constater moi-même, dans les différents séjours
» que j'ai faits en Angleterre depuis deux ans, que
» l'opinion publique repousse complètement des sen-
» timents de cette nature; tous les organes de la
» presse anglaise l'ont unanimement proclamé; et

» la sympathie que je rencontre dans cette assemblée nombreuse et choisie est une nouvelle preuve de cette vérité bien reconnue que la canalisation de l'isthme de Suez, dont le résultat sera de rapprocher l'Europe des Indes et d'augmenter le domaine de la mer, sera surtout profitable aux intérêts de la Grande-Bretagne, qui a plus de colonies, plus de commerce, plus de marins et plus de vaisseaux, que toutes les nations de l'Europe réunies. »

» Ces paroles ont été chaleureusement accueillies par l'assemblée; et nous nous félicitons pour notre compte d'une manifestation qui nous semble être un écho fidèle de l'opinion publique de l'Angleterre. »

LIVERPOOL.

MEETING PUBLIC DES ARMATEURS ET ASSUREURS

(29 avril 1857).

(Extrait du *Daily-Post* du 30 avril.)

« Hier à midi (29 avril), M. de Lesseps, le promoteur du projet de percement de l'isthme de Suez au moyen d'un canal de navigation, est allé à la Bourse, et a été présenté aux négociants principaux par M. P. Rawson. M. de Lesseps était accompagné de M. D. A. Lange, de Londres, et de M. Kenney, ancien rédacteur du *Times*. Après les présentations, on s'est rendu aux Underwriter's Rooms, remplis de négociants, armateurs et banquiers de la ville, qui désiraient entendre une explication du projet de M. de Lesseps.

» M. P. Rawson ayant pris le siège du président, a dit que M. Ferd. de Lesseps ayant obtenu du Vice-roi d'Égypte une concession pour la formation d'une compagnie universelle dans le but d'ouvrir l'isthme de Suez à l'aide d'un grand canal

maritime, et la possibilité de l'exécution de cette entreprise ayant été reconnue par un corps d'ingénieurs et de marins des plus habiles, avait exprimé le désir que l'Angleterre concourût à l'opinion favorable manifestée déjà par les autres nations de l'Europe et de l'Amérique, relativement à l'utilité de l'entreprise. Il regrettait beaucoup que M. de Lesseps ne fût pas en état d'exprimer ses vues en anglais; mais il a ajouté qu'il y avait là un gentleman, M. D. A. Lange, de Londres, qui les porterait devant le meeting, et que M. de Lesseps répondrait à toutes les questions qu'on lui poserait, soit sur la possibilité d'exécuter le canal, soit sur les avantages qui en résulteraient pour le commerce et la navigation du monde entier.

» M. LANGE a dit que M. de Lesseps désirait faire connaître aux classes commerciales toute l'importance qu'a pour elles la concession obtenue du Viceroy d'Égypte, et de s'assurer le concours de toutes les nations de l'Europe. La possibilité du projet était suffisamment démontrée dans un ouvrage publié par M. de Lesseps, dont le but n'était pas de demander de l'argent, mais seulement de connaître l'opinion de l'Angleterre commerçante sur l'utilité du projet et les avantages qui en résulteraient probablement pour le commerce en général. Quant à la possibilité de l'entreprise, il suffisait de rappeler que rien n'avait été négligé pour approfondir cette

question, notamment qu'une commission composée des ingénieurs les plus éminents de l'Europe s'était rendue sur les lieux, et que ses recherches avaient convaincu même les plus incrédules de la possibilité des opérations, considérablement facilitées encore par l'existence des bassins du lac Timsah et des Lacs Amers, dont le premier servirait à l'établissement d'un port intérieur et d'une station de charbon. La durée de la concession de M. de Lesseps pour la formation d'un canal est de 99 ans; outre cela le Vice-roi fait don à la compagnie d'un vaste territoire qui s'étend jusqu'au Caire, et qui lui appartiendra à condition qu'elle y établira des canaux d'irrigation. Ces terres pourront être rendues très-productives, et le transport des produits se fera facilement par les canaux et le Nil. La destination du canal d'eau douce est triple : 1° d'approvisionner les travailleurs du grand canal; 2° d'établir une irrigation régulière des terres; 3° de servir de voie de communication entre le grand canal et l'intérieur du pays. Le terrain cultivable cédé à la compagnie peut être estimé à 250,000 acres, et donnera de belles recettes. On avait exprimé la crainte que l'entrée de la jetée de Péluse ne fût très-dangereuse. Pour vider cette question, on a laissé stationner une corvette dans la baie de Péluse pendant tout l'hiver; elle n'a jamais chassé sur son ancre, le fond de la mer étant très-ferme; et elle

n'a pas été plus en danger, malgré tous les violents coups de vent, que sur une quelconque des rades de l'Angleterre. La distance entre les deux jetées sera de 500 yards, et elles s'avanceront à deux milles dans la mer, tandis que celles de Suez ne s'avanceront qu'à un mille et demi. Ces môles seront construits en pierres des carrières d'Attaka, de Chypre, Rhodes, etc. Les eaux où débouche le canal ne sont pas très-profondes; mais il est facile de faire les excavations nécessaires. Le niveau des deux mers étant le même, le canal n'aura pas d'écluses; mais il y sera établi un service de remorquage. A l'extrémité de la jetée de Péluse, il y aura une profondeur de 33 pieds, dans celle de Suez une profondeur de 28 pieds, et le canal lui-même aura 26 pieds de profondeur et en moyenne 330 pieds de largeur. Il n'y a que deux élévations dans le parcours du canal : l'une de 50 pieds et l'autre de 40 pieds, et de plus absence totale de roches. M. Lange donne quelques détails sur la nature de la surface du terrain et sa constitution géologique très-propre au travail des excavations; et il passe ensuite au côté financier de la question. Le capital total a été réservé pour tous les pays intéressés au canal; la part de l'Angleterre est de 1,600,000 livres sterl. Partout les offres de capitaux ont été si empressées, que même sans la participation de l'Angleterre on trouverait facilement les sommes nécessaires. Le

capital sera de 8,000,000 de livres sterl., dont les intérêts à 5 pour cent s'élèveraient à 400,000 livres sterl., auxquelles il faut ajouter les frais d'entretien. Or, en supposant qu'il passe journellement par le canal 2,500 tonnes payant un droit de 10 fr. par tonne, on aura une recette de 800,000 livres sterl. par an. En 1856, le tonnage anglais passant autour du Cap a été de 1,771,000 tonnes. L'accroissement de la navigation anglaise est évalué à 100,000 tonneaux par an, tandis qu'en réalité il a été de 350,000 tonneaux l'an dernier; 120,000 pour l'intérieur et 230,000 pour l'extérieur, non compris le commerce de cabotage qui s'est accru de 250,000 tonnes. Cela prouve que le commerce augmente dans une proportion bien plus grande que ne le suppose l'estimation ci-dessus.

» Après l'exposé de M. Lange, M. SANDBACH a dit que tous les assistants avaient suivi avec intérêt l'exposition qui venait d'être présentée sur le canal de Suez. Que ce n'était pas une chose neuve pour les négociants de Liverpool, et que l'on ne devait pas croire qu'une affaire aussi importante au point de vue commercial eût pu courir le monde pendant deux ans, sans que le public de Liverpool l'eût examinée pour se former une opinion définitive. Quelques personnes avaient fort douté de la possibilité de faire un canal. Ces doutes, à son avis, avaient été levés; du moins, ils ne pouvaient pas

occuper le meeting. Il croyait qu'on devait être persuadé que si le canal était fini, il serait d'une importance vitale pour le commerce de la Grande-Bretagne et du monde entier. Eux-mêmes, comme marchands de Liverpool, étaient très-intéressés au succès et devaient désirer son accomplissement. Il demandait donc au meeting de prendre la résolution qui suit :

« M. de Lesseps ayant obtenu de Son Altesse le Vice-roi d'Égypte une concession pour la formation d'une Compagnie universelle à l'effet d'ouvrir l'isthme de Suez par un grand canal maritime, et l'entreprise ayant été reconnue praticable par la science des ingénieurs et des marins, a exprimé le désir que l'Angleterre pût s'associer à l'opinion favorable manifestée par les autres nations de l'Europe et de l'Amérique, relativement à l'utilité générale de l'entreprise.

» Il a été résolu :

« Les négociants, armateurs, assureurs et manufacturiers de Liverpool, réunis en meeting, déclarent considérer l'exécution de cette vaste entreprise comme devant procurer les plus grands bénéfices aux intérêts commerciaux et maritimes de Liverpool et de l'Angleterre, ainsi

qu'à ceux de toutes les autres nations, et ils font des vœux pour que l'entreprise obtienne sans aucun obstacle une heureuse réalisation. »

« M. STEWART a appuyé la motion et a dit que les négociants de Liverpool étaient très-obligés à M. de Lesseps, pour être venu les éclairer sur une question aussi intéressante et aussi importante pour la ville.

» La motion a été acceptée par acclamation. M. J. KERR propose un vote de remerciement à M. de Lesseps, pour l'honneur qu'il avait fait aux négociants de la ville.

» M. C. J. PARKER a appuyé la motion, qui est acceptée au milieu des applaudissements.

» M. LANGE a dit, au nom de M. de Lesseps, qu'il faisait ses sincères remerciements pour l'attention avec laquelle le meeting avait écouté les explications qu'il avait données, et que M. de Lesseps garderait toujours un souvenir très-agréable et reconnaissant de l'accueil qu'il avait reçu de la part de l'assemblée.

» Après un vote de remerciements pour le président, la séance est levée. »

ASSOCIATION DES INDES ORIENTALES
ET DE LA CHINE.

(LIVERPOOL.)

(Extrait du *Daily-Post* du 30 avril 1857.)

« En quittant les *Underwriter's Rooms*, M. de Lesseps et ses amis avaient rendez-vous avec les membres de l'Association de l'Inde et de la Chine. Une réunion complète du bureau était présente pour recevoir M. de Lesseps, et le siège du président était occupé par M. Charles TURNER, président de l'Association. M. D. A. LANGE entra dans une exposition détaillée du projet, à la suite de laquelle M. de Lesseps a donné une foule de particularités de détail en réponse à des questions qui lui ont été posées par des membres du bureau. Le président a ensuite annoncé que le bureau prendrait l'affaire en considération, et qu'après une discussion secrète il ferait connaître la décision en forme d'une résolution à M. de Lesseps, qu'il remerciait au nom du bureau de la lucide exposition du projet qu'ils avaient entendue.

» La résolution de l'Association des Indes orientales et de la Chine n'est pas moins explicite en effet que celle des assureurs et armateurs :

« Dans le meeting spécial et général de Liverpool, Association des Indes orientales et de la Chine, tenu le 29 avril 1857, pour recevoir de M. de Lesseps des explications sur le projet d'unir la Méditerranée à la mer Rouge au moyen d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez;

» Charles TURNER, esquire, président :

» M. de Lesseps ayant fourni toutes les explications nécessaires relativement au canal proposé, et ayant informé le meeting que le *maximum* du péage pour le passage du canal n'excédera pas 10 francs par tonne, y compris les frais de traction;

» Il a été résolu :

« Que dans l'opinion de cette Association, l'heureuse exécution et le maintien du canal seront extrêmement (*highly*) avantageux au commerce et aux intérêts maritimes du pays. »

» *Signé* : Charles TURNER, président. »

CHAMBRE DE COMMERCE DE LIVERPOOL

(4 mai 1857).

« Le meeting mensuel du conseil a eu lieu aujourd'hui ;

» John TORR, esquire, occupant le siège du président.

» Canal de l'isthme de Suez.

» Sur la proposition de M. le président, il a été résolu :

« Que sans exprimer une opinion sur la possibilité ou les frais du projet d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez, le conseil est d'avis que l'exécution et l'entretien d'un pareil canal seraient d'une grande utilité pour les intérêts commerciaux de ce pays. »

» *Signé* : J. TORR, président. »

MANCHESTER.

ASSOCIATION COMMERCIALE DE MANCHESTER

(6 mai 1857).

Le *Moniteur universel* du 10 mai publie l'article suivant :

« On lit dans le *Times* du 8 mai : « Il y a eu mercredi un meeting spécial des directeurs de l'Association commerciale de Manchester, pour entendre l'exposé de M. Ferdinand de Lesseps relativement au projet d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez, et pour avoir l'avis des notabilités de ce corps sur les avantages qu'offre cette entreprise aux intérêts commerciaux de l'Angleterre.

» M. J. A. Turner était au fauteuil. M. de Lesseps a été introduit avec M. C. L. Kenney, secrétaire de la Compagnie, et avec M. D. A. Lange, de Londres ; mais il a dit que, ne pouvant s'exprimer facilement en anglais, il était obligé de faire l'exposé par l'organe de M. Lange.

» En conséquence, M. LANGE a présenté un rapide aperçu de l'entreprise particulièrement au point de

vue commercial et financier. Il a démontré que les récents perfectionnements introduits dans la construction navale tendaient à réduire le tirant d'eau des vaisseaux, et que leur tonnage était proportionnellement plus considérable. A l'appui de ses observations il a cité le témoignage de plusieurs ingénieurs éminents, surtout celui de M. Laird de Birkenhead, qui est le plus fort constructeur de navires de toute l'Angleterre. D'après cette autorité imposante, M. Lange a dit au meeting qu'il se construisait actuellement des bâtiments à hélice de 2,500 tonneaux, qui pouvaient avoir une vitesse supérieure aux navires construits sur d'anciens modèles, et ne tiraient que 18 pieds d'eau. On pensait que ce tirant d'eau suffirait pour répondre dans la plupart des cas à toutes les nécessités de la marine marchande dans toutes les parties du monde. Les faits paraissent s'appliquer de même aux bâtiments de guerre. Autrefois, un vaisseau de 80 canons et de 3,000 tonneaux tirait ordinairement 27 pieds d'eau. Aujourd'hui il se construit une frégate de 50 canons et de 3,400 tonneaux qui ne tirera pas plus de 24 pieds. La profondeur qu'on se propose de donner au canal, c'est-à-dire 26 pieds, serait donc toujours suffisante, et il n'y aurait dans la suite nul besoin de l'augmenter.

» Pour les navires qui font le commerce avec l'Orient, par exemple, la distance est rendue beau-

coup moins longue; en effet, par le Cap elle est de 14,000 milles, tandis que par la route de Suez elle n'est que de 7,000. On a vu par les tableaux de l'administration du commerce qu'en une seule année le tonnage total des navires à voiles enregistrés montait à 4 millions de tonneaux, et que celui des steamers était de 300,000, tandis que, dans la même année, le tonnage total des navires à voiles construits a été de 138,000 et celui des steamers de 64,000. Ce fait constate un progrès important en faveur des navires à vapeur. Quant à la sûreté relative qu'offre la mer Rouge à la navigation, on acquiert chaque jour la preuve que les fausses idées qu'on avait jadis provenaient de l'ignorance ou des préjugés. Il a été ensuite adressé plusieurs questions à M. de Lesseps relativement à certaines conditions de la concession, et au chiffre du péage que percevra la compagnie.

» Le président a informé M. de Lesseps que la direction se trouvait suffisamment renseignée touchant le projet, toutes les explications étant parfaitement nettes, et il a ajouté qu'elle allait en délibérer.

» Voici le texte de la résolution dont M. de Lesseps a reçu communication dans la journée :

« Sur la proposition de M. MURRAY GLADSTONE, appuyée par M. J. PENDER, la résolution ci-après a été adoptée :

« L'association, désirant encourager tout mouvement qui a pour objet le développement du commerce dans le monde, a entendu avec un vif intérêt le rapport que M. de Lesseps a bien voulu faire à la direction touchant le canal de navigation qui doit relier les mers Rouge et Méditerranée, et à la condition que des mesures effectives seront adoptées afin d'assurer la neutralité de ce canal et la fixation d'un chiffre de droit modéré, de manière à donner tous les encouragements possibles au passage des navires de commerce, l'Association verra avec une grande satisfaction la réalisation d'une entreprise aussi importante. »

» Cette résolution était accompagnée de la lettre suivante :

ASSOCIATION COMMERCIALE DE MANCHESTER.

» Monsieur, au nom des directeurs de cette Association, j'ai l'honneur de vous transmettre l'expression de leur vive reconnaissance pour les renseignements très-intéressants que vous leur avez si obligeamment fournis, ce matin, relativement à votre projet de construction d'un canal de navigation à travers l'isthme de Suez. Je vous

» envoie copie d'une résolution à cette fin adoptée
» à l'unanimité par la direction.

» J'ai l'honneur d'être, Monsieur, votre très-
» obéissant serviteur.

» *Signé* : Hugh FLEMING, secrétaire.

» A M. F. de Lesseps, etc. »

CHAMBRE DE COMMERCE DE MANCHESTER.

« Dans le meeting de la Chambre de commerce de Manchester, tenu le 2 mai 1857, il a été résolu à l'unanimité :

» Après avoir entendu les explications de M. de Lesseps relativement au projet du canal maritime traversant l'isthme de Suez, que la présente assemblée est d'opinion que de grands avantages doivent résulter pour le commerce et la civilisation de l'accomplissement de ce projet, et qu'il mérite éminemment (*eminently*) l'appui du monde commercial (*the support of the commercial world*). »

» *Signé* : Thomas BAZLEY, esquire, président.

» BOOTMAN, esquire, secrétaire. »

DUBLIN.

CHAMBRE DE COMMERCE DE DUBLIN

(11 mai 1857).

(*Dublin Evening-Post* du 12 mai 1857.)

« Hier à 9 heures du matin un meeting du conseil de la Chambre de commerce a eu lieu, pour entendre les explications de M. de Lesseps, auteur du projet de l'ouverture de l'isthme de Suez au moyen d'un canal maritime, qui doit unir ainsi la mer Rouge à la Méditerranée.

» Étaient présents les membres suivants du conseil : le Lord-Maire, MM. Thomas Crossthwait, Thomas Pim, Charles Haliday, Patrick Sweetman, L. Sameson, Alen, Parker, Alderman-Moylan, Thomas Hulton, Thomas L. Kelly, Valentine O'Brien, O'Connor, Joseph Bayce, W. D. la Touche, F. Codd (secrétaire honoraire), etc. ; MM. Waller et Dudgean étaient également présents.

» M. de Lesseps était accompagné de M. D. A. Lange de la maison Lange frères et compagnie de

Marklane, et de M. Charles Kenney, secrétaire de la Compagnie à Londres.

» Le fauteuil était occupé par M. Thomas CROSTHWAIT, esquire, président du conseil de la Chambre de commerce.

» M. F. COBB, secrétaire honoraire, lit une lettre de la Chambre de commerce de Manchester, qui introduit M. de Lesseps et explique en quelques mots le but de sa visite à Dublin.

» M. D. A. LANGE fut alors présenté par M. de Lesseps et commença à donner quelques détails sur le projet du canal. Après avoir dit que le but de M. de Lesseps était uniquement de répondre au désir du Vice-roi d'Égypte de connaître l'opinion du commerce anglais sur l'utilité de l'entreprise, la question de sa possibilité et des difficultés techniques étant déjà décidée par les travaux de la Commission internationale, il donne des explications détaillées sur le projet du canal et sur la nature du terrain cédé à la Compagnie, d'une surface de 250,000 acres. Il ajoute qu'une circonstance très-importante était la différence peu considérable du niveau des deux mers.

» M. HALIDAY. N'y a-t-il pas une différence de 3 pieds?

» M. LANGE donne l'historique des opinions sur les niveaux des deux mers, et le résultat des dernières opérations qui constatent la presque égalité des deux

niveaux, de sorte qu'il n'est pas besoin d'établir des écluses dans le canal. Il fait ressortir la triple importance du canal d'eau douce, d'abord en facilitant les travaux du grand canal, ensuite en rendant cultivable une grande étendue de terrain, et enfin en créant un trafic très-animé avec le Caire; il démontre que la profondeur du canal (8 mètres) est parfaitement suffisante, en s'appuyant sur une lettre de M. Laird de Birkenhead adressée à M. de Lesseps.

» Voici cette lettre :

« A M. FERD. DE LESSEPS.

» Monsieur,

» En réponse à votre demande de connaître mon
» opinion sur la tendance de la grandeur et du ti-
» rant d'eau pour les constructions des bâtiments à
» voiles ou à vapeur, je désire établir (*to state*) que
» jugeant d'après ma propre expérience de vingt-
» huit années dans les constructions navales, les
» dimensions des bâtiments en longueur et en lar-
» geur vont en augmentant aussi bien pour le ser-
» vice du commerce que pour celui de l'État; mais,
» en tous cas, le tirant d'eau est certainement des-
» tiné à diminuer plutôt qu'à augmenter.

» Autrefois, le paquebot à vapeur de la malle de
» Dublin avait un tirant d'eau de plus de 11 pieds

» avec une capacité de 300 tonneaux ; aujourd'hui
» les steamers d'Holyhead ont de 6 à 700 tonneaux,
» et calent de 9 à 10 pieds d'eau. J'ai construit des
» bâtiments de 3 à 400 tonneaux , pour le passage
» du canal de la Manche, qui ont un tirant d'eau
» de 6 pieds $1/2$ à 8 pieds $1/2$. J'ai reconnu que
» ces bâtiments tiennent aussi bien la mer que ceux
» qui, avec des conditions semblables de capacité,
» calaient de 10 à 12 pieds ; et il est positif que le
» moindre tirant d'eau est préférable.

» J'ai construit plus de deux cents bâtiments for-
» mant plus de 80,000 tonneaux, tant à voiles qu'à
» aubes et à hélice, dont quelques-uns ont atteint
» la capacité de 2,250 tonneaux ; et j'ai toujours
» constaté que le tirant d'eau le plus modéré est
» une condition fort importante. Ce qui le prouve,
» c'est qu'après avoir construit pour la Compagnie
» Péninsulaire et Orientale deux bâtiments, *Nubia*
» et *Alma*, de 2,250 tonneaux et 500 chevaux de
» force, naviguant actuellement entre Calcutta et
» Suez avec un tirant d'eau de 20 pieds, les direc-
» teurs de la Compagnie me disent que, s'ils avaient
» maintenant à les faire construire de nouveau,
» ils préféreraient que leur tirant d'eau n'excédât
» pas 18 pieds, qui seraient beaucoup plus appro-
» priés à la navigation de Calcutta et des autres
» ports de commerce ; et je n'ai point de doute que
» je pourrai aujourd'hui obtenir, dans d'autres bâ-

» timents présentant les mêmes conditions et des
» avantages aussi satisfaisants sous tous les rapports,
» un tirant d'eau réduit à 48 pieds.

» Je considère 22 pieds comme étant le plus grand
» tirant d'eau qu'un navire doit avoir pour être
» approprié au commerce de toutes les parties du
» monde; car peu de ports ou de bassins pourraient
» contenir des bâtiments d'une plus grande profon-
» deur.

» Si vous désirez d'autres informations à ce sujet,
» je me ferai un plaisir de vous les donner.

» Je suis, etc.

» Signé : JOHN LAIRD. »

» M. HULTON. Permettez-moi de dire que dans la
mer Rouge les rochers de corail rendent la naviga-
tion très-dangereuse.

» M. LANGE admet l'existence de ces rochers; mais
il dit qu'ils longent seulement la côte, et qu'ils
n'empêchent nullement la navigation dans le chenal
du milieu. Il continue en expliquant la manière
dont on se procurera les matériaux de construction,
des montagnes d'Attaka, de M'Salem, de Rhodes,
Chypre et Scarpanto; le transport ne doit plus pa-
raître trop long quand on se rappelle que les pierres
des constructions de la Hollande sont venues de Nor-
vège, et celles des constructions de Venise, de l'Istrie.
Le port de Suez est parfaitement sûr; cela est dé-

montré par le fait que la *Zénobie*, corvette-magasin de charbon de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, n'a jamais chassé sur son ancre; et de plus on a le témoignage de marins expérimentés qui connaissent ces eaux, d'après lesquels les vents dangereux sont complètement inconnus dans ces parages. Ordinairement les vents viennent de côté, facilitant ainsi la remonte et la descente de la mer pour les navires à voiles. Bien que la Compagnie du canal compte principalement sur des vapeurs, les bâtiments à voiles trouveront aussi un immense avantage à passer par le canal en profitant des vents périodiques. La route de Ceylan sera abrégée de 7,000 milles sur 14,000, et il suffit de 2,500 tonneaux par jour passant par le canal pour assurer des recettes suffisantes.

» M. COBB. Le commerce d'aujourd'hui vous autorise-t-il à admettre que vous pouvez avoir tous les jours 2,500 tonneaux passant par le canal ?

» M. LANGE pense que cela ne peut être douteux. Il dit que les auteurs du projet n'ont admis qu'un accroissement du commerce anglais de 100,000 tonneaux par an, tandis qu'il est en réalité de 300,000 tonneaux pour l'extérieur, dont certainement la plus grande partie va dans l'Orient. Il cite le passage d'un journal de Liverpool qui constate un tel accroissement de la navigation à vapeur que le port et les autres établissements de Liverpool ne suffisent plus.

» Un membre demande quel serait le droit de passage à payer par tonne ?

» M. LANGE répond qu'il sera de 40 francs par tonne pour toute la distance, y compris le remorquage.

» M. DE LESSEPS a ajouté en français que c'est là le maximum permis aux termes de la concession, et qu'il était même possible que les droits fussent abaissés encore.

» M. LANGE explique ensuite le mode de répartition du capital.

» M. CODD. Vous avez dit à quel degré le canal abrégera la distance; pouvez-vous me dire à quel degré il abrégera la durée du voyage ?

» M. LANGE répond que les vapeurs et les navires à voiles, dans les mêmes conditions du vent, gagneront aussi la moitié du temps; mais il est évident que la durée du voyage dépend de l'état du vent.

» M. BAYCE demande si le projet doit être exécuté par une Compagnie d'associés, ou par la bourse nationale de chaque pays.

» M. LANGE réplique que c'est tout simplement une entreprise commerciale particulière à laquelle toutes les communautés commerciales seront invitées à prendre part, et qu'elle n'a rien à faire avec les gouvernements.

» M. PARKER. Quant aux récifs de corail dans la mer Rouge, n'est-ce pas un fait que d'une extré-

mité à l'autre de la mer Rouge il y a un chenal large, profond et sûr, suffisant pour les navires à voiles ayant des vents contraires ?

» M. LANGE confirme qu'il y a un chenal ayant jusqu'à 50 milles de large.

» LE PRÉSIDENT demande de quelle manière on prélèverait le capital.

» M. LANGE dit que des parts sont réservées aux différentes nations, que le capital est déjà assuré par les demandes des autres pays, et que le but actuel de M. de Lesseps est de savoir si l'Angleterre et l'Irlande sont disposées à s'y joindre également. En cas contraire, le projet serait néanmoins exécuté, et on trouverait facilement les capitaux. L'entreprise est une pure spéculation mercantile, et n'a rien à faire avec les gouvernements. Une administration centrale sera établie à Paris, et sera composée par les représentants des plus forts actionnaires.

» LE PRÉSIDENT. En cas de guerre, comment assurerez-vous la neutralité ?

» M. LANGE. Par chaque nation intéressée au canal. D'après un des articles de la concession, c'est un passage neutre ; aucun pays ne sera exclu ; et la présence de M. de Lesseps ici démontre le désir qui existe que ce soit un passage neutre.

» M. CODD. Le gouvernement anglais a-t-il manifesté quelque opposition au projet ?

» M. LANGE. Le gouvernement anglais n'a fait aucun acte public d'opposition. M. de Lesseps n'a demandé la protection d'aucun gouvernement; c'est tout simplement une spéculation commerciale à laquelle les gouvernements n'ont rien à faire.

» M. PARKER. Vous devez savoir que le fait de l'engagement de capitaux anglais dans une entreprise de cette nature n'oblige nullement le gouvernement à la neutralité, ou à regarder le canal comme un canal neutre en cas de guerre.

» M. DE LESSEPS fait remarquer que le possesseur du pays seul pourrait s'opposer au passage des navires; et comme il avait donné son consentement et qu'il désirait même la parfaite neutralité du canal, il ne pouvait y avoir de difficultés à cet égard.

» M. LANGE dit que personne ne s'en préoccupait plus sérieusement que le Vice-roi lui-même; que son désir était particulièrement que nulle nation ne jouît exclusivement des avantages, mais que l'entreprise fût mise sous la protection de toutes.

» LE PRÉSIDENT. Le Vice-roi désire que le canal soit neutre, et il laisse tous les autres gouvernements libres d'agréer cette neutralité. Vous ne pouvez pousser l'affaire plus loin pour le moment.

» M. PARKER dit qu'il y avait une autre entreprise à laquelle le gouvernement était favorable : le chemin de fer de l'Euphrate; et il voudrait bien

savoir si les deux projets étaient hostiles l'un à l'autre.

» M. KENNEY entre dans des détails pour faire voir qu'ils sont de nature très-distincte ; le chemin de fer de l'Euphrate étant une route de dépêches et de voyageurs, et l'entreprise de Suez étant un canal maritime pour le passage des vaisseaux et des marchandises. Il lit des documents émanés de M. de Lesseps, et constatant qu'il n'existe aucune rivalité entre ces deux entreprises ; l'exécution du chemin de l'Euphrate ne peut qu'être utile au canal de Suez, comme l'est déjà le chemin de fer égyptien. Ces deux entreprises ne pourront jamais faire concurrence au canal de Suez pour les marchandises.

» LE PRÉSIDENT demande ensuite sur quels points on désire avoir une expression de l'opinion du conseil.

» M. LANGE répond que l'on désire surtout connaître l'opinion du conseil sur l'utilité du canal et les avantages qui en résulteraient pour le commerce de la Grande-Bretagne.

» LE LORD-MAIRE. Est-il probable que nous devions avoir l'approbation des Compagnies maritimes ?

» M. LANGE. Oui ; car nous avons les approbations explicites de la Compagnie des Indes et de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, dont les vapeurs vont déjà en Orient et s'y rendraient directe-

ment, s'ils n'étaient pas obligés de s'arrêter à moitié chemin.

» Après quelques autres observations, M. de Lesseps et les personnes qui l'accompagnaient se retirent. Le conseil prendra la question en sérieuse considération et les informera de sa résolution dans le plus court délai possible.

» Voici cette résolution qui a été communiquée à M. Ferd. de Lesseps dans la lettre suivante :

« CHAMBRE DE COMMERCE DE DUBLIN.

» 11 mai 1857.

» Monsieur,

» Je suis chargé par le conseil des membres de cette Chambre de vous exprimer leur reconnaissance pour les intéressantes explications dont vous les avez favorisés ce matin, relativement au projet du canal maritime à travers l'isthme de Suez. Ils sont profondément sensibles aux avantages importants que ce projet présente pour les intérêts du commerce et de la civilisation; et ils considèrent que, pourvu que des mesures puissent être adoptées pour assurer la parfaite neutralité du canal, et pour établir un droit modéré sur le passage des navires, et une impartialité entière dans l'administration,

ce canal aura des titres éminents à être soutenu par le commerce.

» J'ai l'honneur d'être, Monsieur, votre obéissant serviteur,

» *Signé* : Francis Codd, secrétaire. »

CORK.

MEETING PUBLIC DE CORK

(13 mai 1857).

On lit dans le journal de Cork, *The Constitution*,
or *Cork Advertiser* :

« CANAL MARITIME DE L'ISTHME DE SUEZ.

» Jeudi, 14 mai 1857.

» Un meeting a eu lieu hier à trois heures dans la salle de lecture des Bâtiments du commerce, pour recevoir M. Ferd. de Lesseps, qui désirait donner des explications sur cet important projet à la Société commerciale de Cork, et lui en expliquer le but et les avantages. Malgré le mauvais temps, les membres de l'assemblée étaient en très-grand nombre. On y remarquait le haut-shériff de la Cité, J. N. Murphy, esq.; l'archidiacre de Cork, le lieutenant-colonel Beamish, K. H., Thomas R. Barsfield de Ducloyne, St-John Jefferyes de Blarney, W. L. Perrier, J. P., Edmund Burke, John S. Haines, George Scott de Queenstown; Robert Nott, alder-

man; Alexandre Deane, sir John Benson, Edward Scott, N. M. Cummins, C. Marcel, R. L. Jameson, Joshua Hargrave, John Adams, J. B. Ballard, Charles Sugrue, le jeune; Patrick Barry, J. W. Bourke, le lieutenant-colonel Wood, Alexandre Bremmer, E. H. P. Baily, Thomas Jameson, etc.

» Sur la proposition du colonel Beamish, le haut-shériff, John Nicholas MURPHY, esq., a pris le fauteuil. Après avoir exprimé son regret que le Lord-Maire, absent pour le moment, n'ait pu lui-même convoquer et présider le meeting, le président fait connaître à l'assemblée le but de M. de Lesseps, qui, obéissant au désir du Vice-roi d'Égypte, est venu en Angleterre pour s'assurer lui-même des sentiments de la classe commerciale, en ce qui concerne son projet de canalisation de l'isthme de Suez. Il ne demande à l'assemblée ni son argent ni son avis sur le côté technique de la question, déjà suffisamment éclairé par les travaux de la Commission internationale. Il donne ensuite des détails sur le projet du canal, et rappelle, en terminant, les résolutions des meetings antérieurs.

» M. LANGE dit qu'il a à peine quelque chose à ajouter aux lucides explications de M. le président; et au nom de M. de Lesseps, il prie M. Kenney de lire quelques extraits du rapport de la Commission. Après la lecture de M. Kenney, M. Lange fait quelques explications à l'aide d'une carte, et ajoute qu'il

est prêt à répondre à toute question que les membres du meeting voudraient lui adresser.

» En réponse aux questions du colonel BEAMISH, M. Lange explique au meeting, que le canal est destiné aux vapeurs aussi bien qu'aux navires à voiles, ces derniers pouvant utiliser les vents périodiques pendant six mois de l'année; qu'il n'y a aucun danger à craindre du sable mouvant, parce qu'il n'en existe pas sur la partie de l'isthme traversée par le canal, et que tout le terrain est très-ferme; et enfin que la formation d'un delta à l'embouchure du canal est impossible.

» M. SANSFIELD demande si le canal n'enlèvera pas à l'Angleterre une partie de son commerce, pour la diriger vers les ports de la Méditerranée.

» M. LANGE dit que la meilleure réponse à cette question était ce fait, que les neuf dixièmes des navires faisant le commerce avec l'Orient appartiennent à l'Angleterre.

» Le colonel BEAMISH se déclare parfaitement satisfait de tout ce qu'il a entendu, et est convaincu que ce canal offrira au commerce anglais des avantages immenses, qu'il expose avec quelque détail. Il propose ensuite la résolution ci-dessous, qui est appuyée par l'archidiacre de Cork et adoptée à l'unanimité.

» Après un vote de remerciements au président, le meeting se sépare. »

Voici la résolution du meeting de Cork, telle que nous la trouvons dans les journaux d'Irlande :

« Dans une assemblée des négociants et armateurs de Cork (Irlande), à laquelle assistaient beaucoup d'autres habitants de la Cité et des environs, et qui a eu lieu dans les Bâtimens du commerce, le mercredi 13 mai ;

» Le haut-shériff de la ville occupant le siège du président, il a été proposé par le lieutenant-colonel Beamish, appuyé par M. Cummins, esquire, et résolu que le sous-shériff et M. Perrier seraient priés de fonctionner comme secrétaires honoraires au meeting.

» Sur la proposition du lieutenant-colonel Beamish, appuyée par l'archidiacre de Cork, il a été résolu à l'unanimité :

« Qu'après avoir entendu l'excellent et intéressant exposé de M. Lange, au nom de M. Ferd. de Lesseps, relatif au projet de construction d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez, nous nous empressons d'exprimer notre opinion sur l'utilité et les avantages de l'œuvre projetée, sa haute importance pour le monde commerçant, et plus particulièrement pour la navigation et le commerce de la Grande-Bretagne. »

» L'archidiacre de Cork a ensuite proposé que le haut-shériff quittât le fauteuil du président pour être remplacé par le lieutenant-colonel Beamish.

» J. N. MURPHY, haut-shériff.

» Sur la proposition de l'archidiacre, les meilleurs remerciements de l'assemblée ont été votés au haut-shériff pour la manière distinguée dont il avait rempli les fonctions de président, ainsi que pour la manière lucide dont il a porté le sujet devant l'assemblée.

» *Les secrétaires honoraires,*

» D. V. DONEGAN, sous-shériff;

» J. B. PERRIER. »

BELFAST.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BELFAST

(18 mai 1857).

Nous empruntons les détails qui suivent en partie au *Belfast News-Letter* du 19 mai, et au *Northern Whig* :

« Un meeting spécial du conseil de la Chambre de commerce a été tenu hier à midi, dans le but de recevoir une députation qui devait soumettre à la Chambre le projet d'un canal traversant l'isthme de Suez de la Méditerranée à la mer Rouge. La députation était composée de M. de Lesseps, M. Daniel Adolphus Lange, esq., et M. Charles L. Kenney, esq. Étaient présents les membres suivants du conseil : Robert Grimshaw, esq.; Thomas M'Clure, esq.; John Thomson, esq.; James Barnett, esq.; John F. Ferguson, esq.; James Bristow, esq.; Robert Henderson, esq.; James Hamilton, esq.; Charles Duffin, esq.; James Lemon, esq.; W. Valentine, esq.; etc.

» M. Robert GRIMSHAW, esq., occupe le fauteuil.

» LE PRÉSIDENT a dit qu'il avait l'honneur de présenter au conseil trois gentlemen de distinction, qui étaient venus leur soumettre le projet du canal de Suez et expliquer les avantages qui résulteraient de la construction d'un canal à travers l'isthme; qu'il était sûr qu'on entendrait avec plaisir parler de la possibilité de l'exécution de ce projet; qu'après avoir exposé la nature du plan et les avantages qui en résulteraient, il demanderait au conseil une expression de son opinion sur ce sujet.

» M. KENNEY a exposé l'état général de la question, en indiquant sur les cartes et les plans les principaux détails du canal.

» M. DE LESSEPS prend la parole en français pour expliquer à l'assemblée la nature de la concession qu'il a obtenue du Vice-roi d'Égypte.

» M. KENNEY, en réponse à une demande faite par un membre de l'assemblée, dit que le droit de 10 francs par tonne est pour toute la traversée du canal, et il ajoute quelques détails sur le projet.

» M. LANGE prend ensuite la parole pour expliquer les avantages qui résulteraient du canal pour le commerce avec l'Inde, la Chine, l'Australie, etc.

» M. THOMSON demande pourquoi le gouvernement anglais est le seul de l'Europe qui refuse son appui à cette importante entreprise.

» M. FERGUSON dit que cette question devrait être examinée particulièrement par le conseil lui-même.

» M. EXNEY répond, au nom de M. de Lesseps, que, suivant l'opinion de ce dernier, le gouvernement anglais, avant de se prononcer, veut connaître d'abord l'opinion des classes commerciales de l'Angleterre.

» LE PRÉSIDENT. Avez-vous l'intention de coloniser les bords du canal maritime?

» M. KENNEY. Cela n'a jamais été proposé. Le terrain qui sera irrigué par le canal d'eau douce est cédé à la Compagnie.

» Après quelques observations sur le courant dans le canal, sa profondeur et sa largeur, la députation se retire, pour que le conseil puisse discuter la question.

» LE PRÉSIDENT observe qu'il ne croit pas la politique du gouvernement hostile à l'entreprise, parce qu'il encourage toujours les projets ayant pour but d'augmenter et de faciliter le commerce.

» Tous les orateurs sont d'accord pour reconnaître l'immense importance du canal; mais quant à l'opposition du gouvernement, on ne peut faire que des conjectures.

» M. BRISTOW présente deux résolutions, qui sont adoptées à l'unanimité. »

Voici les résolutions de la chambre de commerce de Belfast (Irlande, 18 mai) :

« Résolu :

» Que les remerciements du conseil sont dus à M. Ferd. de Lesseps pour les renseignements très-intéressants qu'il a bien voulu donner au sujet du canal maritime projeté entre la mer Rouge et la Méditerranée ;

» Appuyé par M. Henderson et voté à l'unanimité.

» Résolu :

» Que le conseil pense que ce projet est très-important pour les intérêts du commerce en général ; et pourvu que les mesures soient prises pour garantir une neutralité complète du passage dans le canal, à la condition de droits modérés, il serait très-désirable pour ce pays, aussi bien que pour le monde entier, que ce projet fût exécuté le plus promptement possible.

» Appuyé par M. Hamilton et voté à l'unanimité.

» Pour copie conforme :

» Samuel WANCE, secrétaire. »

La députation est alors rappelée, et la résolution lui ayant été lue par M. LE PRÉSIDENT, M. de Lesseps remercie le meeting pour sa bienveillance; et le meeting se sépare.

SECOND MEETING DE BELFAST

EN FAVEUR DU CANAL DE SUEZ.

Après que M. Ferdinand de Lesseps a eu quitté la ville de Belfast (Irlande), les commissaires du port se sont réunis entre eux; et à la suite d'une discussion sur la question du canal de Suez, ils ont pris la résolution suivante, qu'ils ont envoyée officiellement à M. de Lesseps, à Édimbourg :

« MEETING DES COMMISSAIRES DU PORT.

» Belfast, le 20 mai 1857.

» Il est résolu :

» Que cette assemblée est d'opinion que l'exécution d'un canal entre la Méditerranée et la mer Rouge sera une œuvre d'utilité universelle pour le monde en général (*to the world at large*); et en conséquence le meeting espère voir l'entreprise promptement réalisée, libre de tout contrôle exclusif de nation (*free from any exclusively national control*), et se renfermant dans la limite des droits de tonnage et de pas-

sage de 10 francs par tonne, ainsi qu'il a été déclaré par M. Ferd. de Lesseps.

» *Signé* : John CLARKE,

» Président de la Commission du port
de Belfast.

» Pour copie conforme :

» *Signé* : Edmund GETTY, secrétaire. »

GLASGOW.

MEETING PUBLIC DE GLASGOW

(20 mai 1857).

Voici en quels termes s'exprime le *Courrier de Glasgow* du 21 mai 1857 :

« CANAL DE L'ISTHME DE SUEZ.

» Hier, dans l'après-midi, un meeting composé des négociants, banquiers, manufacturiers et armateurs de Glasgow, s'est tenu dans la Chambre du conseil pour entendre les explications de M. Ferd. de Lesseps, relativement au projet du canal maritime à travers l'isthme de Suez.

» Le bailli WRIGHT, remplissant les fonctions de premier magistrat, occupait le fauteuil du président, et parmi les gentlemen présents, nous avons remarqué : le doyen de Guild ; MM. Mauboussin ; William Johnstone, esquire ; John Wilson, esquire ; W. J. Davidson, esquire, de Ruchill ; le Dr Strang ; J. Tennant, esquire, de Saint-Rollox ; John Smith, esquire, etc., etc.

» LE PRÉSIDENT dit qu'en l'absence du Lord provost, il a considéré qu'il était de son devoir de convoquer le présent meeting, afin de procurer à M. de Lesseps l'occasion de donner des explications en ce qui concerne l'exécution du canal projeté à travers l'isthme de Suez. Après que l'exposé en aura été fait, M. de Lesseps sera disposé à répondre à toutes les questions qui pourraient lui être posées par les gentlemen présents.

» M. LANGE constate en quelques mots l'importance commerciale du canal qui mettra en contact les 300 millions d'habitants de l'Occident et les 600 millions de l'Orient ; il donne des détails sur le projet lui-même et fait ressortir les économies que les navires réaliseront par cette nouvelle route, d'autant plus avantageuse que la vapeur remplace de plus en plus la voile pour les longs voyages, ou lui sert d'auxiliaire. Comme plus des trois quarts du commerce avec l'Orient se font par les navires anglais, c'est l'Angleterre qui profitera le plus de la construction du canal.

» M. LANGE continue ainsi : « Il est admis par tout le monde que Candeish, province de l'Inde possédant 500,000 acres de terrain propres à la culture du coton, peut produire une quantité de coton suffisante pour les besoins de l'Angleterre. La consommation actuelle est de 900 millions de livres, dont 700 millions proviennent de l'Amérique. Ces

dernières provenances sont précaires; car plus nous réussissons à détruire l'odieuse traite des esclaves, plus nos approvisionnements doivent nécessairement diminuer; et si nos ressources de l'Inde se développent sur une plus grande échelle (et de grands efforts sont faits dans ce moment pour y parvenir), le commerce du coton avec l'Inde prendra un aspect important. Le drawback considérable paraît cependant avoir pour cause un manque de régularité dans les transports; et il a été constaté, dans un meeting tenu à Londres dans le but d'examiner cette grande question, que, pour concourir avec l'Amérique, il nous faut une communication régulière et rapide. C'est ce que le canal de Suez doit réaliser, et par ce moyen nous enlevons la principale barrière qui s'oppose à notre commerce dans l'Orient. Une autre circonstance d'une haute importance est le développement des immenses ressources de la Chine à l'aide de l'intervention des Européens. Il serait difficile de dire quelles seront les conséquences quand la Chine va devenir un pays acheteur; jusqu'aujourd'hui, les Chinois n'ont été que vendeurs. C'est une heureuse circonstance que notre attention soit dirigée sur Candeish; car avec l'accroissement de notre consommation de coton, l'incertitude des approvisionnements d'Amérique et la demande croissante de nos produits, qui résulterait de ce que les Chinois deviendront des acheteurs,

il serait difficile de satisfaire à tous les besoins sans nos futures espérances en Candeish, d'où nous pourrions tirer d'immenses approvisionnements. Je ne vous entretiendrai pas plus longtemps de toutes ces questions, ayant la satisfaction que chacune d'elles en particulier vous offrira un vaste champ de réflexions, relativement aux avantages qui résulteraient probablement de cette entreprise pour le commerce de l'Angleterre. (Applaudissements.)

» Après cet exposé, M. DAVIESON demande la différence du niveau entre les deux mers.

» M. C. L. KENNEY établit qu'il existe à peine une légère différence entre la mer Rouge et la Méditerranée. En réponse à d'autres questions, il déclare que dans tout le parcours du canal, et jusqu'à une certaine profondeur, il n'existe aucunes roches.

» Le Doyen de GUILD demande si le gouvernement anglais a quelques motifs pour ne pas apporter son concours à cette entreprise.

» M. KENNEY, au nom de M. de Lesseps, dit que lui (M. de Lesseps) pense que la raison pour laquelle le gouvernement n'a donné aucune opinion en faveur de ce projet, c'est que le gouvernement croit qu'il sera dans une meilleure situation pour le faire après que les différentes associations commerciales auront exprimé elles-mêmes leur opinion sur les avantages probables que tirera le commerce

de l'exécution du canal. M. de Lesseps loue le patriotisme du gouvernement anglais, qui se tient derrière les différentes Chambres de commerce, jusqu'à ce qu'elles aient eu l'opportunité de prendre une décision.

» Le Doyen de GUILD demande comment le capital sera fait.

» M. LANGE répond que la Compagnie sera une compagnie universelle, à laquelle toutes les nations sont invitées à se joindre, et que M. de Lesseps a réservé les parts suivantes pour les différentes nations :

	Livres sterling.
Pour l'Égypte et la Turquie.	2,000,000
Allemagne, Hollande, Belgique et Nord.	1,000,000
Autriche.	1,000,000
Les États-Unis, l'Espagne, le Portugal et l'Italie.	1,000,000
L'Angleterre	1,500,000
Et la France.	1,500,000

» M. John TENNANT propose alors la résolution ci-dessous.

» La motion est appuyée par le Doyen de GUILD, et adoptée à l'unanimité.

» M. LANGE remercie les membres du meeting de l'attention qu'ils ont apportée en faveur du projet, et de la résolution qu'ils ont adoptée à l'unanimité.

» Un vote de remerciements est adressé au président, et le meeting est levé. »

Texte de la résolution :

« Dans un meeting de négociants, banquiers, manufacturiers et armateurs de Glasgow, tenu à la chambre du conseil, à Glasgow, le 20 mai 1857, Joseph A. Wright occupant le siège du président;

» Il a été proposé par M. John Tennant, esquire, *résolu et adopté à l'unanimité*, que ce meeting, après avoir entendu les explications de M. Ferd. de Lesseps relatives au canal maritime projeté à travers l'isthme de Suez, est convaincu que le but de cette entreprise étant d'abréger la navigation entre l'Europe et les mers de l'Est, et d'assurer une plus grande régularité dans les transactions commerciales entre ces parties du globe, son exécution sera excessivement (*highly*) favorable aux intérêts de commerce et de navigation de la Grande-Bretagne. »

ABERDEEN.

MEETING PUBLIC D'ABERDEEN.

(23 mai 1857.)

Voici quelques détails extraits de l'*Aberdeen Journal* du 27 mai sur le meeting tenu dans la ville d'Aberdeen en faveur du canal de l'isthme de Suez :

« Un meeting convoqué par le Lord provost a eu lieu dans l'Hôtel de ville (Town-Hall), samedi dans l'après-midi, pour entendre les explications de M. de Lesseps, ministre plénipotentiaire, et de M. D. A. Lange, relatives au projet d'un canal à travers l'isthme de Suez. Un grand nombre des armateurs et des négociants principaux de la ville assistaient à ce meeting, notamment M. George Thompson, esquire; le Doyen de Guild Rose, le bailli Adamson, le bailli Oswald, les conseillers Jamieson, Ross et Williams; M. A. Nicol, esquire; M. W. Reid, esquire; M. A. Thompson, esquire, banquier; M. Jas. Westland, esquire, banquier; M. P. Keith, esquire, banquier; M. A. B. Whyte, esquire; les

professeurs Thomson et Fuller, du King's College; le professeur Nicol, du Marischal College; M. John D. Milne, jeune, avocat; M. W. M'Combie, esquire, du *Free Press*; M. W. Forsyth, esquire, du *Journal*; M. John Angus, esquire; M. Alex. Anderson, esquire, avocat; MM. John Cook et James Aiken, esquires, armateurs, etc.

» LE LORD PROVOST ayant pris le fauteuil a dit qu'il avait le plaisir d'introduire auprès de l'assemblée M. de Lesseps et M. Lange, venus à Aberdeen, après avoir visité plusieurs des principales villes commerciales et industrielles de la Grande-Bretagne, dans un but très-important, à savoir, pour expliquer, par ordre de S. A. le Vice-roi d'Égypte, le projet d'établir un canal de navigation entre la Méditerranée et la mer Rouge à travers l'isthme de Suez; que M. de Lesseps avait reçu des instructions du Vice-roi pour recueillir à ce sujet les opinions des grandes villes commerciales et industrielles de ce pays, Son Altesse attachant un très-haut prix à ces opinions, qui le guideront en grande partie dans ses décisions ultérieures; que le Vice-roi avait lui-même exprimé les sentiments les plus favorables et les plus libéraux concernant le projet, et que M. Lange serait heureux de donner toute information et de réfuter les objections qui pourraient être élevées contre le projet; ainsi il répondrait à toutes les questions que voudraient lui adresser les armateurs

d'Aberdeen, si bien représentés au meeting, comme il le remarquait avec plaisir.

» M. LANGE remercie tous les assistants de l'empressement avec lequel ils se sont rendus à l'appel du Lord provost, à qui il exprime toute la reconnaissance de M. de Lesseps et de lui-même pour la prompte convocation de ce meeting. Il explique le but de M. de Lesseps, qui est de connaître l'opinion des commerçants et armateurs d'Aberdeen sur l'utilité du canal, et il passe ensuite aux détails du projet même. Il conclut par cette observation, qu'il s'agit d'une entreprise universelle, à laquelle tous les pays sont intéressés et dont l'avantage n'appartiendra à aucune nation en particulier.

» M. THOMPSON, armateur, reconnaît parfaitement la grande utilité du canal pour les armateurs aussi bien que pour les commerçants et les fabricants; cette entreprise mérite le concours de toutes les classes commerciales de l'Angleterre et d'Aberdeen en particulier; mais il lui semble que le canal ne sera pas un grand bienfait pour les navires à voiles, la mer Rouge étant très-dangereuse à cause des récifs de corail. Néanmoins il ne peut être douteux que le projet ne mérite tout appui, quoiqu'il soit obligé de dire, que l'ouverture éventuelle de l'isthme de Panama aurait des avantages plus grands pour le monde commercial. (Écoutez, écoutez.)

» M. LANGE explique d'après des témoignages

authentiques, notamment ceux du capitaine Harris, que la mer Rouge n'est pas plus dangereuse que toute autre mer, et que l'on exagère beaucoup les difficultés de navigation dans ces parages. Quant à l'importance relative du canal de Panama et du canal de Suez, il ne pense pas que le désavantage soit du côté de ce dernier. Il s'appuie sur le fait du développement croissant du commerce avec la Chine, pays de ressources immenses, de l'Australie et des riches provinces de l'Inde qui vont acquérir une plus grande importance encore, lorsqu'elles fourniront à l'Angleterre les 900 millions de livres de coton qu'elle consomme annuellement, chose qui n'est possible qu'avec des moyens de communication sûrs et rapides tels que les offre le canal de Suez.

» M. LANGE en réponse à différentes questions donne les dimensions du canal, et ajoute que le canal n'aura pas d'écluses.

» M. NICOL demande si la Compagnie des Indes s'est déclarée en faveur du projet; ce qui est affirmé par M. Lange.

» M. THOMPSON fait observer que le taux de 10 francs par tonne est assez élevé pour des navires d'un grand tonnage; mais que ce n'était pas une objection grave, parce que les bâtiments réaliseraient toujours une importante économie en passant par le canal. Il ajoute que le gouvernement n'avait pas été jusqu'aujourd'hui favorable à l'entreprise; mais

qu'à son avis, l'opinion générale des commerçants, fabricants et armateurs lui étant favorable, la tiédeur du gouvernement disparaîtra bientôt devant l'expression générale de l'opinion du pays.

» LE LORD PROVOST fait observer que c'est uniquement pour des raisons politiques, que le gouvernement ne se montre pas disposé en faveur de l'entreprise.

» M. LANGE dit que M. de Lesseps louait cette conduite du gouvernement, s'il voulait d'abord connaître l'opinion du pays avant de se prononcer.

» Sur la proposition du Lord provost, l'assemblée adopte à l'unanimité la résolution suivante :

« Que ce meeting ayant eu l'avantage d'entendre les informations et explications présentées par M. Ferd. de Lesseps et par M. Lange, au sujet du canal maritime projeté à travers l'isthme de Suez, sujet qui avait déjà occupé l'attention de plusieurs des membres de la réunion, doit exprimer son adhésion aux vues des gentlemen qui ont entretenu le meeting.

» Le meeting désire constater sa conviction que ce projet est de la plus grande valeur pour la marine et le commerce de la Grande-Bretagne; et il pense que, d'après les informations communiquées, il est très-praticable. Il

offre à M. de Lesseps ses remerciements pour sa visite, et il fait des vœux pour son succès dans son importante mission.

» Ce qui a été adopté unanimement et cordialement par le meeting.

» Les remerciements du meeting sont en outre adressés au président, sur la proposition de M. THOMPSON, banquier.

» John WEBSTER, provost. »

ÉDIMBOURG.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ÉDIMBOURG ET DE LEITH

(26 mai 1857).

On lit dans le *Daily Scotsman*, d'Édimbourg, du 27 mai :

« Un meeting a eu lieu hier à la Chambre du conseil pour entendre les explications de M. de Lesseps relatives au canal projeté à travers l'isthme de Suez.

» Le bailli BROWN DOUGLAS occupait le fauteuil en l'absence du Lord provost; et parmi les gentlemen présents, on a remarqué lord Murray, Dr Schmitz, M. Charles Mac Laren, M. Archibald Thomson, M. R. M. Smith, M. John Ritchie, M. F. M. Heriot, Dr Renton, M. D. M'Laren, M. A. B. Wright, M. F. Richardson, etc.

» M. de Lesseps ne prononçant pas assez bien l'anglais pour prendre la parole, M. Kenney et M. D. A. Lange lui ont servi d'interprètes.

» Après quelques explications de M. KENNEY sur la construction du canal même, M. LANGE donne un

aperçu historique du projet, des travaux de la Commission internationale, des résolutions des meetings antérieurs, et démontre que cette opinion, que presque tout l'avantage du canal devait échoir aux ports de la Méditerranée, opinion qui, du reste, n'est pas partagée à Manchester, Liverpool, Dublin, Cork, Belfast, Glasgow et Aberdeen, est complètement erronée. « En effet, dit-il, d'après les tableaux statistiques d'Alexandrie pour le mois de mars, sont sortis de ce port 25 navires autrichiens, 9 navires grecs, ottomans et toscans, contre 42 navires anglais faisant le commerce d'exportation d'Alexandrie, et dont 5 seulement venaient de Trieste. Ainsi donc la supposition que le voisinage plus grand donnerait un avantage à ces ports, n'est pas du tout fondée. » M. Lange donne ensuite un aperçu du côté financier du projet, et démontre l'immense importance du canal pour le développement futur du commerce du coton avec l'Inde, et les relations commerciales de plus en plus étendues avec l'Australie et la Chine.

» Le D^r RENTON a demandé si l'on prendrait des mesures pour rendre le canal ainsi que la mer Rouge accessible pour les navires à voiles à l'aide de remorqueurs.

» M. LANGE a répondu que des remorqueurs seraient établis aux deux extrémités du canal.

» M. HARRISON a demandé quelle serait l'écono-

mie que ferait un bâtiment venant des Indes en passant par le canal.

» M. LANGE a dit que ce serait 50 francs par tonne. En allant à Bombay la distance est de 14,000 milles par la route actuelle; par le canal elle serait de 7,000 milles; un bâtiment gagnerait donc la moitié du temps.

» Il a encore été établi que la profondeur du canal serait de 26 pieds; que le Vice-roi d'Égypte fournirait les ouvriers; que les excavations seraient poussées avec la pelle à une profondeur de 12 à 15 pieds, et que des dragues seraient employées pour enlever une grande partie du sol.

» M. D. M'LAREN a alors proposé que le meeting approuvât le projet et votât des remerciements à M. de Lesseps et à ses amis qui l'avaient expliqué. M. M'Laren a observé qu'il croyait l'œuvre exécutable; que c'était une pure question de temps, et que si l'argent se trouvait, l'ouvrage se ferait. Quant à la jalousie que l'on dit exister en Angleterre, à cause des avantages que la France tirerait de la construction du canal, il pensait que la Grande-Bretagne y gagnerait bien plus, et que le projet devait être soutenu.

» M. CHARLES MAC LAREN, en appuyant la motion, a dit qu'il voulait seulement répéter les paroles de l'Académie des sciences de Paris, « que c'était une » entreprise qui, achevée avec succès, serait du

» plus grand avantage non-seulement pour ce pays ,
» mais pour l'humanité entière. »

» M. LE PRÉSIDENT, en soumettant la résolution au meeting, a résumé en quelques mots ce qui avait été dit; d'où il concluait qu'il était suffisamment établi que l'entreprise, du point de vue technique, était parfaitement exécutable, et qu'en effet il fallait de la hardiesse pour dire qu'à l'état avancé où est la science moderne, un projet comme celui-ci ne pouvait être exécuté;

» Secondement, qu'il était également évident que les avantages pour le commerce du pays seraient certainement très-grands; et bien que ces avantages pussent être plus grands pour la France et les pays ayant des ports dans la Méditerranée que pour l'Angleterre, qu'en face des bénéfices évidents qui en résulteraient pour l'Angleterre, cette considération ne devait pas être regardée comme une raison de désapprobation;

» Qu'il y avait un troisième point de vue d'où le projet devait être envisagé, savoir, s'il serait rémunérateur; mais que cela regardait ceux qui se sentiraient disposés à engager leurs capitaux dans l'entreprise. Cependant, selon toutes les apparences, les capitalistes prévoient des recettes suffisantes pour fournir la somme nécessaire.

» En conséquence, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité :

« CHAMBRE DE COMMERCE D'ÉDIMBOURG ET DE LEITH.

» Dans le meeting général des négociants, banquiers, armateurs et autres habitants d'Édimbourg et de Leith, qui a eu lieu dans la salle de conseil de l'hôtel de ville d'Édimbourg, le 16 mai 1857, à deux heures;

» J. BROWN DOUGLAS, esquire, président, en l'absence du Lord provost, a résumé ce qui a été dit dans la réunion, par la résolution suivante, adoptée à l'unanimité :

» En premier lieu, il a été prouvé que l'entreprise, sous le point de vue technique, était parfaitement praticable, et personne n'oserait dire que dans l'état avancé de la science moderne, un tel projet ne pourrait pas être mis à exécution.

» En second lieu, il est également évident que le commerce de la Grande-Bretagne en retirera un grand avantage; et quand même la France en retirerait un profit relatif plus considérable, aussi bien que les autres nations riveraines de la Méditerranée, cette circonstance ne pourrait pas être considérée comme un désavantage (drawback) en présence des bénéfices évidents qui en résulteront pour l'Angleterre.

» En troisième lieu, la question de la rémunération financière de l'entreprise regarde seulement ceux qui sont disposés à y placer leurs capitaux ; cependant l'on peut prévoir que les financiers trouveront dans le projet une chance suffisante de profit, pour les engager à fournir les fonds nécessaires à l'exécution de l'entreprise.

» En conséquence, la motion de M. Duncan Mac Laren est unanimement adoptée. Des remerciements sont votés à M. Ferd. de Lesseps et à ses amis, pour leurs explications, et le meeting exprime son approbation générale au projet de canalisation de l'isthme de Suez, qui lui a été soumis.

» J. BROWN DOUGLAS, président.

» Édimbourg, 26 mai 1857. »

» M. LANGE ayant entendu le vote de remerciements, l'assemblée s'est séparée. »

NEWCASTLE.

MEETING PUBLIC DE NEWCASTLE

(28 mai 1857).

Le *Newcastle Journal* du 30 mai rend compte du meeting public de cette ville dans les termes suivants :

« La question du projet du canal de l'isthme de Suez a été soumise dans notre dernier numéro aux banquiers, négociants, armateurs et manufacturiers de notre ville, par une annonce de M. Ferd. de Lesseps, gentleman français, à qui le Vice-roi d'Égypte a accordé une charte qui lui donne plein pouvoir de faire tous les arrangements nécessaires pour l'union de la Méditerranée à la mer Rouge, au moyen d'un canal navigable pour les plus grands navires, ouvrant une route maritime dans l'Inde, la Chine et l'Australie.

» Afin de s'assurer des sentiments qui existent dans les classes financières et commerciales de Newcastle relativement à cette grande entreprise, et pour donner personnellement toute information

sur le but et les détails de l'entreprise, M. de Lesseps, arrivé un ou deux jours auparavant dans cette ville, a réuni un corps nombreux et influent de marchands, armateurs et habitants de la ville et des environs à Guildhall, jeudi dernier, parmi lesquels se trouvaient le maire de cette ville, E. N. Grace, esquire, maire de Gateshead; George Crawshay, esquire, shériff de Newcastle; Joseph Armstrong, esquire; Robt. Plummer, esquire; W. H. Brockett, esquire, secrétaire de la Chambre de commerce; C. M. Palmer, esquire; M. Bourdillon, vice-consul de France; W. Weallens, esquire; W. L. Harle, esquire; W. R. Hunter, esquire; Edward Glynn, esquire; Benj. Waters, esquire; J. F. Ayton, esquire; M. Ald. Glover, et A. S. Stevenson, esquires de South Shields; R. S. Newall, esquire; W. J. M. Lange, esquire; Addison Potter, esquire; M. Ald. Blackwell; John Jobling, esquire; W. Daggett, esquire; J. Browne, esquire; Edward Mounsey, esquire; W. Clapham, esquire; M. Dunn, esquire; B. Scott, esquire; John Dobson, esquire; Jos. Morrison, esquire; G. Ward, esquire; A. Pring, esquire, etc. M. de Lesseps a eu une réception très-cordiale. Il était accompagné par M. D. A. Lange, esquire, négociant de Londres, par l'intermédiaire duquel il a soumis à l'assemblée ses plans et ses explications.

» M. LANGE, après avoir expliqué le projet lui-même et la nature de la concession, établit les avan-

tages importants qu'aura ce canal pour les commerçants de Newcastle, en leur permettant de remplir exactement les contrats pour la livraison de charbon à Aden, Suez, Bombay, etc. La nouvelle route profitera aux navires à voiles aussi bien qu'aux vapeurs. Les frais de construction du canal ne sont pas élevés outre mesure ; et il suffira de 2,500 tonneaux passant journellement par le canal, pour que le capital engagé donne de bons intérêts. Une question soulevée depuis peu de temps, et qui est une raison de plus pour hâter la construction du canal, est celle de la production croissante du coton dans l'Inde, que l'on a l'intention de cultiver sur une échelle énorme dans la province de Candeish. Les relations commerciales avec la Chine et l'Australie, qui sont en voie de progrès rapide, exigent également l'établissement du canal.

» M. GLYNN a demandé quel serait le droit de tonnage à l'entrée du canal.

» M. LANGE a répondu qu'il serait de 10 francs par tonneau, y compris le remorquage d'une extrémité à l'autre, et qu'une économie de 50 francs par tonne sur le voyage dans l'Inde était très-importante. Il n'y aura point d'écluses. En répondant aux autres questions de M. Glynn, M. Lange a dit que la profondeur du canal serait de 26 pieds, profondeur plus que suffisante, selon l'opinion d'un des plus grands armateurs de l'Angleterre, M. Laird, à

Birkenhead. M. Laird considère 22 pieds comme la plus grande profondeur nécessaire aux navires marchands de toutes les parties du monde; M. Lange a établi, après d'autres considérations, qu'il n'y avait point de différence sensible entre les niveaux des deux mers; qu'il n'y avait qu'une marée de 5 pieds dans la mer Rouge, et un courant très-faible dans le canal, faisant seulement 2 nœuds à l'heure, et disparaissant complètement dans les Lacs Amers après une course de 12 milles $1/2$.

» M. HENDERSON. Quel sera, selon M. Brunel, le tirant d'eau du *Great Eastern*?

» M. LANGE a répondu qu'il était de 27 pieds, et que pour le moment ils n'étaient pas préparés pour de si grands steamers; que le *Great Eastern* étant allégé, il pourrait bien passer par le canal; mais il a ajouté que le *Great Eastern* était un essai et qu'il dépassait beaucoup la capacité des ports actuellement construits; que le canal devait partager le sort des autres ports, et ne pas avoir peut-être l'avantage de voir passer le *Great Eastern*; qu'il y avait très-peu de ports où il pourrait entrer. Il croyait que Milford-Haven, Sydney, ou Port-Philippe, seraient les seuls ports où le *Great Eastern* pourrait pénétrer, et qu'il ne pouvait approcher d'aucun quai; mais qu'il n'y avait aucune difficulté pour approfondir le canal; car les forages poussés jusqu'à 50 pieds de profondeur avaient prouvé qu'il n'y

avait point de roches pour arrêter le creusement.

» M. PLUMMER. Vous parlez de 10 francs par tonne. Est-ce un tarif uniforme? ou y aura-t-il de la distinction entre les navires? Et ce droit sera-t-il perçu sur les navires ou sur les chargements?

» M. LANGE. Je regrette de dire que les navires de Newcastle qui passeront chargés par le canal auront à payer le même droit que d'autres navires avec des chargements plus précieux. C'est le navire qui paye; donc tous les navires devront payer les mêmes droits. Le prix du passage a été considéré par d'autres Chambres de commerce comme très-modéré; c'est un prix maximum qui ne peut être dépassé. Si plus tard on le trouve nécessaire, un changement peut être fait pour attirer au canal quelque commerce particulier; et si le droit est trop fort pour les navires faisant le commerce du charbon, le tarif peut être modifié.

» M. PLUMMER. Alors je comprends qu'il y aura moyen de faire de la distinction entre différents chargements.

» M. LANGE. Non pas dans le commencement, mais par suite de modifications ultérieures.

» M. HUNTER. Devons-nous comprendre ainsi, que si un navire de 1,000 tonneaux paye 400 livres sterl. comme montant des droits, ceci couvrira les droits sur le chargement?

» M. LANGE. Précisément; et c'est pour le transit à travers le canal; il n'a rien à faire avec les droits de port pour phares et autres droits qu'il faut payer comme toute autre charge; les 40 francs sont seulement pour le passage à travers le canal.

» M. WILSON. Pensez-vous que des navires à voiles doivent passer par le canal?

» M. LANGE. Certainement, je le pense.

» M. WILSON. Pourquoi?

» M. LANGE. Parce que dans certaine période de l'année les navires allant à Bombay et dans l'Inde trouveront une grande économie de temps en passant par le canal.

» M. WILSON. Avez-vous calculé le temps que gagneront les navires allant d'ici dans l'Inde et dans l'Australie?

» M. LANGE. Ils gagneront à peu près la moitié du temps sur le voyage autour du Cap.

» M. WILSON. Avez-vous pris en considération le passage à travers la Méditerranée?

» M. LANGE. Certainement.

» M. WILSON. Combien de temps gagnera un navire allant d'ici à Bombay?

» M. LANGE. Si le vent est favorable, la moitié du temps et de la distance.

» M. WILSON. Mais les navires sont quelquefois exposés à de sérieux retards derrière le rocher de Gibraltar.

» M. LANGE. Il doit y avoir nécessairement un retard à Gibraltar ; mais il n'y a pas à douter que pour remédier à cet inconvénient il ne se forme une compagnie pour remorquer les navires à travers le détroit. En même temps, en allant d'Alexandrie à Bombay, s'ils choisissent l'époque convenable, ils auront un vent du nord-nord-ouest qui les poussera à travers le canal ; ensuite ils auront un vent de côté dans la mer Rouge, qui sera favorable pour le passage. Mais les difficultés du passage à travers le détroit de Gibraltar ne peuvent être supprimées que par le remorquage, pour lequel il se formera probablement une compagnie.

» M. PLUMMER. Je ne sais pas trop si M. Lange a bien compris une partie de la question que j'ai posée : c'était si dans la concession accordée à M. de Lesseps il a laissé la faculté de faire un tarif modifié ? Ou si lorsqu'une réduction a eu lieu, elle doit être la même pour tous les navires ?

» M. LANGE. La réduction doit être la même pour tous les navires. Peut-être, relativement à cette question, suffira-t-il de lire l'article 15, qui dit : « Dans » aucun cas la Compagnie ne peut accorder à un » navire, à une compagnie ou à un individu, une » faveur qui ne sera pas accordée à tous les autres » navires dans les mêmes conditions. »

» M. PLUMMER. Il y a là un passage important à la fin de l'article : « dans les mêmes conditions. »

Or, un navire chargé d'une espèce de marchandise n'est pas précisément dans la même condition qu'un navire chargé autrement.

» M. LANGE. Le mot « condition » fait allusion, je crois, aux droits de tonnage, comme cela résulte de l'article précédent.

» M. PLUMMER. Je demande pardon d'insister tant sur ce point; mais vous concevrez que si des navires chargés de la marchandise de ce district doivent payer 10 francs par tonne, et qu'un navire chargé de thé paye la même taxe, ils ne sont pas dans les mêmes conditions relativement au chargement, l'un étant très-précieux, et l'autre d'un prix très-inférieur.

» M. PALMER. Le fret du navire peut être le même.

» M. PLUMMER. Cela peut être; mais ce n'est pas probable.

» M. PALMER. Oh! si.

» M. PLUMMER. Par exemple, les différents chargements exigent différentes classes de navires.

» M. PALMER. Le même bâtiment qui nous apporte du thé exporte du charbon.

» M. PLUMMER. Il serait très-désirable que la concession fût modifiée de telle sorte que la Compagnie, sans accorder des faveurs particulières, eût la faculté de modifier le tarif.

» M. LANGE. C'est certainement un point important, qui sera dûment pris en considération par ceux

qui administrent les affaires de la Compagnie. Il y a naturellement des détails sur lesquels je ne puis rien dire de définitif dès à présent. C'est à la Compagnie d'arranger ses affaires; et le tarif sera élaboré selon ses propres intérêts et ceux du commerce en général; car le commerce tirant des avantages du canal, la Compagnie en tirera aussi; et si une difficulté se présente, la Compagnie l'écartera sans aucun doute. La question de M. Plummer est très-importante; mais il me semble que la réponse de M. Palmer a démontré que la différence n'est pas si grande qu'elle paraît d'abord, et que la valeur du chargement n'est pas un point aussi essentiel que le montant du fret; par conséquent comme le fret de l'un n'est pas beaucoup plus grand que celui de l'autre, la disproportion ne paraît pas tout à fait si considérable.

» M. PALMER. Et la marche habituelle du commerce est que les frets pour l'Angleterre sont presque le double de ceux pour l'étranger.

» M. LANGE. Oh! oui.

» M. LE MAIRE DE GATESHEAD. Je désire montrer à M. Palmer que ce n'est pas tant la question des frets qu'une taxe sur les articles qui passent par le canal. Or, une taxe qui n'affecterait pas le consommateur de thé ou autres marchandises précieuses pourrait, d'une manière très-matérielle, affecter la consommation du charbon; et nous désirons conserver toujours une bonne exportation.

» M. LANGE. Je comprends bien que vous insistiez sur ce point. En même temps nous ne sommes pas préparés à entrer dans la question pour faire une échelle pour les différents navires. Pour nous conformer à votre opinion, nous devrions taxer le chargement; ce qui serait très-inquisitorial, très-inconvenant et très-difficile à exécuter, et ce qui, en réalité, ne pourrait même pas se faire. Ainsi ces opinions, bien qu'elles soient très-utiles pour nous, paraissent être assez prématurées, parce qu'elles concernent des détails qui restent à être considérés.

» M. CRAWSHAY. La douane n'a pas de difficulté pour taxer les chargements.

» M. LANGE. Mais elle a un grand personnel, et nous avons besoin d'économiser le plus possible.

» M. ROGERSON. A-t-on l'intention de mettre toutes les nations sur le même pied?

» M. LANGE. Oui.

» M. ROGERSON. C'est donc tout à fait un canal de libre échange?

» M. LANGE. Parfaitement; c'est un canal aux avantages duquel toutes les nations pourront participer également.

» M. ROGERSON. Alors comment obtiendrez-vous le droit de passage?

» M. LANGE. Comme chaque nation prendra part aux actions, la propriété sera universelle. Chaque

pays aura un intérêt à l'enjeu , et protégera naturellement cet intérêt.

» M. ROGERSON. Mais comment obtiendrez-vous le droit de passage?

» M. LANGE. C'est dans la concession accordée par le Vice-roi d'Égypte à M. de Lesseps; et l'article 14 dit particulièrement que « le canal restera » toujours ouvert comme passage neutre à tout navire marchand allant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction ou préférence de personnes ou de nationalités, pourvu qu'ils payent les droits et qu'ils observent les règlements établis par la Compagnie. »

» M. LE MAIRE a demandé, après une pause, si l'on avait encore d'autres questions à éclaircir, et comme personne n'a répondu, le maire de Gateshead s'est levé et a dit que l'affaire était maintenant avancée à un point où il serait très-convenable pour eux d'adopter quelques résolutions relatives au projet, après les explications de M. Lange et un grand nombre de questions qui avaient été posées et qu'il avait été très-heureux d'entendre poser, et que sans doute M. de Lesseps avait entendues avec plaisir, comme démontrant l'intérêt excité dans l'esprit de tous les assistants par un sujet aussi important. Il a dit qu'après les réponses données à ces questions, il serait très-superflu de sa part d'exposer en détail les avantages du projet; il voulait seulement faire

observer qu'un coup d'œil sur la carte suffirait pour démontrer à toute personne intelligente l'importance de ce canal; qu'ils savaient bien que lui (le Maire) avait dernièrement manifesté son intérêt pour un autre projet, un canal à travers l'isthme de Panama. Or, il ne croyait pas que les deux projets portassent atteinte l'un à l'autre, et que tout ami du progrès du monde devait désirer les voir exécutés tous les deux. Mais, disait-il, le canal à travers l'isthme de Suez était celui qui devait être fait le premier et qui intéressait le plus l'Angleterre. Un canal à travers l'isthme de Panama intéresse, croyait-il, les Américains plus que nous, quoique notre intérêt y soit très-grand; mais qu'il ne pouvait imaginer un projet plus important pour le commerce et la prospérité du pays que le canal de Suez. (Applaudissements.) Il voulait seulement mentionner deux distances. La distance du canal de la Manche au cap de Bonne-Espérance, et de là à Calcutta, par la route prise par les meilleurs voiliers, était, en chiffres ronds, de 13,000 milles; mais par le canal elle était seulement de 8,000 milles. Par le cap de Bonne-Espérance à Bombay, il y avait 11,500 milles; par le canal, 6,200 milles, un peu plus que la moitié. Il ne doutait pas que les vapeurs ne fissent la traversée dans la moitié du temps. Il lui paraissait que cela démontrait suffisamment l'importance du projet; mais il voulait seu-

lement dire quelques mots sur la situation des choses. Le but de M. de Lesseps, en venant ici, n'était pas d'obtenir quelques secours matériels du peuple anglais ou du gouvernement, mais seulement l'expression de l'opinion publique sur ce sujet, que le Vice-roi d'Égypte désirait connaître. M. de Lesseps avait déjà visité plusieurs des villes les plus importantes de l'Angleterre, et il était venu ici pour présenter son projet à l'assemblée et demander son opinion. Il espérait que, par l'expression d'une opinion de la part des marchands, armateurs, etc., une semblable expression d'opinion pourrait être obtenue de la part du gouvernement anglais, qui jusqu'ici a gardé le silence à ce sujet. Tout ce qui était nécessaire pour le commencement immédiat du projet, c'était une expression de bonne volonté de la part du gouvernement anglais. Quelques personnes avaient donc cru qu'il serait désirable d'adopter des résolutions exprimant l'approbation du projet, de réunir ces résolutions dans un mémoire au Bureau du commerce, et d'en envoyer des copies aux membres de la communauté et d'autres person-nages importants du district, en les priant de prendre l'affaire en considération et de représenter son importance au Bureau du commerce, afin d'obtenir de ce bureau quelques expressions de son opinion sur ce sujet. Il conclut en proposant la résolution suivante :

« Qu'il serait très-avantageux pour le monde entier et pour ce pays en particulier, que la longue route de navigation actuelle entre l'Inde et l'Europe pût être remplacée. Qu'il paraît à l'assemblée que le projet d'un canal direct à travers l'isthme de Suez est très-bien conçu pour fournir la facilité demandée pour les communications, et pour mettre un terme aux retards, dépenses et dangers qui sont inhérents à la route actuelle autour du cap de Bonne-Espérance. »

» M. GILBERT WARD, de Blyth, a appuyé la motion, qui a été adoptée à l'unanimité.

» M. STEVENSON a dit que la résolution suivante était tellement un axiôme, que la discuter serait perdre du temps. Cette résolution disait :

« Que, comme il est très-désirable que les navires puissent aller directement dans l'Inde et en revenir sans être obligés de transborder leurs chargements à des stations intermédiaires, il paraît que le canal proposé par M. Ferd. de Lesseps offre des avantages au commerce bien plus grands que ne pourrait offrir un chemin de fer quelconque. »

» La résolution a été adoptée à l'unanimité.

» M. PLUMMER a dit que la résolution qu'il avait à proposer était en vérité la clef de la voûte formée par les orateurs précédents et par les débats qui avaient eu lieu ;

» Qu'ils devaient achever l'œuvre commencée et notamment donner leur approbation à ce :

« Qu'un mémoire comprenant les résolutions prises
» et recommandant le projet de M. de Lesseps à la
» considération favorable du gouvernement, fût si-
» gné par le maire au nom du meeting, et que les
» membres de cette communauté et de celle de Ga-
» teshead fussent priés de présenter le même mé-
» moire au Bureau du commerce, et de convaincre
» ce département de l'urgente nécessité et de la haute
» importance du canal proposé, et qu'une copie du
» mémoire fût envoyée au lord lieutenant (comte
» Grey), avec prière de recommander le contenu
» du mémoire à l'attention du Bureau du commerce,
» et que tous les membres fussent priés d'appuyer
» le mémoire. »

» Il était d'avis que, d'après la discussion concluante qui avait eu lieu aujourd'hui, personne ne pourrait plus faire d'objections à l'œuvre si bien commencée. Il soumettait donc à leur considération cette résolution, et la proposait en disant seulement qu'il approuvait entièrement le projet et qu'il était persuadé qu'il serait excessivement avantageux, non-seulement pour l'Angleterre, mais aussi pour ce district, d'avoir un canal comme celui qui était proposé par M. de Lesseps. (Vifs applaudissements.)

» M. ROGERSON a dit qu'il était prêt à voter pour une résolution favorable au canal, mais qu'il com-

prenait qu'il y en avait deux, et il demandait si c'était le projet neutre ou celui qui était mis en avant par le gouvernement français et auquel s'oppose lord Stratford de Redcliffe, à Constantinople.

» LE MAIRE DE GATESHEAD a expliqué qu'il n'y avait qu'un seul projet, celui qui était présenté à l'assemblée, et qui traite les navires de toutes les nations sur le même pied, selon l'intention de M. de Lesseps, qui n'a pas voulu donner plus d'avantage à son pays qu'aux autres.

» M. LANGE a remercié M. Crawshay, et a dit que M. de Lesseps, au lieu de se plaindre, louait plutôt le gouvernement, qui dans son patriotisme retenait l'expression de son opinion jusqu'à ce qu'ils eussent eu l'occasion de lui montrer de quelle manière favorable les différents corps, les Chambres de commerce et autres corps commerciaux importants, appréciaient l'entreprise. La résolution prise aujourd'hui était la treizième en leur faveur, et ils ne doutaient pas que si le gouvernement l'apprenait, toute opposition devait disparaître. Mais ils croyaient que le but du gouvernement était seulement de se tenir à l'écart jusqu'à ce qu'il connût l'opinion des différentes classes commerciales à ce sujet.

» M. ROGERSON. Alors, cette entreprise n'a pas de rapport avec le gouvernement français ?

» M. LANGE. Je vous ai dit clairement que M. de

Lesseps n'est aucunement lié avec le gouvernement français, mais qu'il est seulement autorisé par le Vice-roi d'Égypte à recueillir ces expressions d'opinion, et qu'il n'a absolument rien à faire en particulier avec le gouvernement français. (Applaudissements.)

» M. ROGERSON s'est déclaré satisfait de cette explication, et a appuyé la résolution, qui a été adoptée à l'unanimité.

» M. LOCKEY HARLE a dit qu'il était heureux de proposer un vote de remerciements pour le gentleman distingué qui était venu parmi eux pour attirer leur attention sur ce beau projet ; que M. de Lesseps méritait les remerciements de l'assemblée pour la manière admirable dont il avait présenté l'affaire ; qu'évidemment c'était un grand projet et très-avantageux pour le monde civilisé ; qu'il avait la confiance qu'il n'y aurait point de jalousies nationales dans cette affaire, et que la meilleure preuve qu'une telle pensée n'existait pas était celle à laquelle M. Rogerson avait fait allusion, savoir : que ce gentleman (gentleman de science et de connaissance) vient ici pour exposer ses intentions au public de ce pays et lui demander son concours, non pas pour le capital, mais pour l'opinion ; qu'il était très-content de proposer ce vote de remerciements pour M. de Lesseps ; qu'il désirait que son excellent ami M. Lange fût compris dans le vote, et qu'il espérait que M. Lange concourrait

longtemps avec M. de Lesseps pour mener à fin cette entreprise. (Vifs applaudissements.)

» M. GLYNN a appuyé la résolution et a fait remarquer que son ami M. Harle avait anticipé ce qu'il aurait voulu dire relativement à son ami M. Lange. Il pensait que ce n'était pas la moindre preuve de l'excellence de cette entreprise qui était donnée par ce fait, que M. Lange avait quitté la route tranquille du commerce pour paraître devant eux revêtu d'un caractère qui convenait plutôt à sa profession (de M. Glynn, avocat) qu'à celle de M. Lange. (Applaudissements.) Il pensait que l'avantage de cette entreprise pouvait être exprimé par une seule parole : « Comme M. Waghorn a ouvert la route de » l'Overland pour les passagers, ainsi M. de Lesseps » ouvrira cette route pour les marchandises. (Applau- » dissements.) » Et s'ils considéraient les difficultés que M. Waghorn a rencontrées depuis 1829 jusqu'à l'année où il réussit enfin, et s'ils se rappelaient l'opposition, l'indifférence et la négligence que rencontraient ses efforts, alors ce devait être un sujet de satisfaction pour eux et un gage de la réussite de l'entreprise actuelle, qui était placée sous les hauts auspices de M. de Lesseps ; que M. de Lesseps avait été un travailleur très-actif et très-zélé pour cette cause ; et s'ils réussissaient à obtenir ce canal, ils le devraient à M. de Lesseps, comme ils devaient à M. Waghorn la route des passagers.

RÉSOLUTION DU MEETING PUBLIC DE NEWCASTLE.

« Dans le meeting public des négociants, banquiers, manufacturiers, armateurs et autres habitants de Newcastle et de Gateshead, tenu dans la salle d'audience de l'hôtel de ville pour recevoir M. de Lesseps ;

» Le vénérable Maire président ;

» Sur la motion du vénérable Maire de Gateshead (George Crawshay, esquire), appuyée par M. Gilbert Ward, esquire ;

» Il a été résolu :

» Qu'il serait du plus grand avantage pour le monde entier, et plus particulièrement pour ce pays, si la navigation actuellement longue et difficile entre l'Inde et l'Europe pouvait être améliorée ; et que ce meeting regarde le projet d'un canal maritime direct à travers l'isthme de Suez comme étant propre à donner les facilités de communication désirables, en mettant fin aux délais, dépenses et dangers inhérents à la présente ligne de communication autour du cap de Bonne-Espérance.

» Sur la motion de M. Alexander S. Stephenson, esquire, appuyée par M. John Jobling, esquire,

» Il a été résolu :

» Qu'il est extrêmement désirable que les bâtiments soient en mesure de naviguer directement dans l'Inde sans être obligés de décharger leurs cargaisons et sans stations intermédiaires, et que le canal proposé par M. de Lesseps offrira de plus grands avantages au commerce que ne pourra en offrir aucun chemin de fer.

» Sur la motion de M. Robert Plummer, esquire, appuyée par M. John Rogerson, esquire,

» Il a été résolu :

» Qu'un mémoire contenant les précédentes résolutions et recommandant le projet de M. de Lesseps à la considération favorable du gouvernement, sera signé par le Maire au nom du meeting, et que les membres de ce district et de celui de Gateshead seront requis de le présenter eux-mêmes au Ministère du commerce (*Board of trade*), et d'insister auprès de ce département sur l'urgente nécessité et la haute (*deep*) importance pour le pays du canal projeté.

» Sur la motion de M. William Lockey

Harle, esquire, appuyée par M. Edward Glynn, esquire,

» Il a été résolu :

» Qu'une copie du mémoire sera envoyée au Lord lieutenant (comte Grey), avec la demande d'appeler l'attention du Ministère du commerce sur l'urgence instante du mémoire, et que tous les membres du Parlement pour le district seront invités à l'appuyer.

» Des remerciements sont votés à M. de Lesseps et à M. Lange pour les explications dont ils ont favorisé ce meeting.

» Newcastle, 28 mai 1857. »

» Le vote a été adopté avec de vifs applaudissements.

» M. LANGE a dit que M. de Lesseps (qui n'était pas en état de parler couramment l'anglais) et lui-même étaient très-reconnaissants de la manière dont le sujet avait été accueilli, du profond intérêt qu'ils y avaient pris, et des résolutions importantes et encourageantes qu'ils avaient arrêtées, et qui étaient peut-être plus importantes que toutes les résolutions prises autre part. M. de Lesseps garderait certainement un souvenir agréable de ce jour; venu en étranger parmi eux, il était profondément reconnais-

sant de leur cordiale réception. Il conclut en proposant un vote de remerciements au Maire, pour son excellente direction de l'assemblée.

» M. de LESSEPS a appuyé la résolution, qui a été adoptée par acclamation.

» Le meeting s'est ensuite séparé.

» Nous ajoutons que la grande table, à l'intérieur des bancs de Guildhall, était couverte de cartes et plans des localités et des travaux projetés, ainsi que de publications faites sur ce sujet par M. de Lesseps, dont les explications sont claires, judicieuses et très-bien présentées, et contenant les rapports des ingénieurs et autres sur lesquels le projet est basé. »

Le lendemain du meeting dont on vient de lire les détails, le *Gateshead Observer*, samedi 30 mai 1857, publiait l'article suivant sur le canal de Suez :

« Nous avons eu parmi nous, à Newcastle sur Tyne, M. Ferdinand de Lesseps, concessionnaire du canal de Suez, venu pour établir son projet et demander un jugement. Le Vice-roi d'Égypte est soucieux de connaître comment le monde civilisé se prononcera sur ce projet. Il appartient à M. de Lesseps de faire savoir à S. A. le Vice-roi ce que l'on dit en Angleterre. Ce que Newcastle a dit est publié dans une autre de nos colonnes.

» Newcastle pense que ce serait une belle chose d'être à quelques milliers de milles plus proche par mer de Suez, d'Aden et de l'Inde, qu'on ne l'est aujourd'hui. C'est pour cela qu'elle se prononce en faveur de l'exécution d'un canal maritime de la Méditerranée à la mer Rouge, ouvrage que des ingénieurs de distinction, de Paris, Londres, Vienne, et de la Haye, après inspection et visite des lieux, ont déclaré ne pas être « une chose difficile, » et dont le succès n'est point douteux. « Le temps, » disent-ils, n'est pas fort éloigné où la marine marchande, changeant de forme pour l'accomplissement des longs voyages (l'hélice étant désormais la principale force motrice employée pour la navigation) viendra demander l'ouverture de cette nouvelle route, qui donnera des facilités considérables et des profits immenses. Ce n'est point le canal de Suez qui *hâtera* cette transformation; au contraire ce seront les navires à hélice qui, par leur augmentation, *nécessiteront* l'enlèvement de cette *barrière*. Il n'est pas possible qu'un obstacle aussi insignifiant que cette étendue de terrain parfaitement uni, à peine de trente lieues, puisse continuer encore beaucoup plus longtemps à être un obstacle à des résultats si évidents et si profitables. Un grand canal maritime, présentant un passage facile, toujours ouvert et toujours sûr, est une œuvre qui, dans l'état actuel des relations

» commerciales du monde, est réclamée par le monde
» civilisé. »

» Il ne peut y avoir de doute qu'un tel canal ne soit un des plus grands avantages qui puissent être assurés à tout l'univers, et plus spécialement à notre empire de l'Inde et à nous-mêmes; car les longs, ennuyeux et dangereux passages entre l'Europe et l'Orient renchérissent infailliblement les prix des marchandises, et apportent des empêchements au commerce entre les deux plus grandes parties du royaume britannique, dont les intérêts et les bénéfices dépendent de l'intimité de leurs relations et de la fréquence des transactions.

» M. Plummer a rendu un grand service en appelant l'attention de M. Ferd. de Lesseps sur la question des droits du canal.

» La concession ou la charte du Vice-roi d'Égypte pour l'établissement du canal stipule avec raison que les navires de toutes les nations doivent être traités sur le même pied, en ce qui concerne les droits aussi bien que sous tout autre égard; mais la question est de savoir si des navires avec chargements d'exportation, comme le charbon, d'une valeur comparativement de beaucoup inférieure à celle des marchandises importées de l'Orient, doivent payer le même droit. La Compagnie pourrait faire ceci : elle pourrait adopter pour les navires venant d'Angleterre un tarif plus faible que pour ceux qui re-

tourneraient en Angleterre, ces derniers ayant toujours des chargements d'une valeur supérieure. Cependant, ce sont des détails qui s'imposeront d'eux-mêmes à l'attention des propriétaires du canal. »

Voici le texte du Mémoire que le meeting de Newcastle a fait transmettre au Gouvernement par ses représentants au Parlement :

AU TRÈS-HONORABLE PRÉSIDENT

ET AUX MEMBRES DU BUREAU DU COMMERCE.

Mémoire des négociants, banquiers, propriétaires de mines de charbon, manufacturiers, armateurs et autres du bourg de Newcastle sur Tyne, réunis en meeting public dans l'hôtel de ville (Guildhall) de ce bourg, le 28 mai 1857.

« Il est respectueusement représenté,

» Que, dans l'opinion de ceux qui vous adressent ce Mémoire, il serait très-avantageux au monde entier, et plus particulièrement à ce pays, si la route actuelle, si longue et si pénible, entre l'Inde et l'Europe par mer, pouvait être remplacée;

» Qu'il paraît à ceux qui vous adressent ce Mémoire que le projet d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez est parfaitement propre à assurer la facilité de communication désirable et à mettre fin aux lenteurs, dépenses et dangers qui se trouvent sur la route actuelle par le cap de Bonne-Espérance;

» Que, comme il est très-désirable que les vaisseaux puissent aller dans l'Inde et en revenir sans être obligés de décharger leur cargaison sur aucun point intermédiaire, il semble à ceux qui vous adressent ce Mémoire que le canal proposé par M. Ferdinand de Lesseps offre au commerce des avantages beaucoup plus grands que ceux que pourrait donner un chemin de fer quelconque.

» En conséquence, ceux qui vous adressent ce Mémoire recommandent très-respectueusement et très-vivement le projet de M. de Lesseps à l'examen favorable de votre très-honorable Bureau, en tant que ce projet est évidemment destiné à assurer au commerce, en ce qui concerne ce pays, des facilités qui sont devenues indispensables et qui procureraient des avantages immenses, non-seulement aux sujets de Sa Majesté, mais encore au monde en général.

» Telle est la requête que vous soumettent ceux qui vous adressent ce Mémoire.

» Signé, à la demande et à l'appui du meeting, ce 28 mai 1857.

» E. N. GRACE, Maire. »

Comme le Bureau du commerce a déclaré que cette affaire ne le regardait pas, la Chambre de commerce de Newcastle sur Tyne, Shields et Gateshead s'est réunie de nouveau, et elle a adressé au

premier Lord de la Trésorerie, lord Palmerston, le
Mémoire suivant :

MÉMOIRE A LORD PALMERSTON

PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE DE NEWCASTLE SUR TYNE,
SHIELDS ET GATESHEAD.

« Il est respectueusement représenté ,

» Que , dans l'opinion de ceux qui vous adressent ce Mémoire, il serait très-avantageux au monde entier, et plus particulièrement à ce pays, que la route actuelle, si longue et si pénible, entre l'Inde et l'Europe par mer, pût être remplacée ;

» Qu'il parait à ceux qui vous adressent ce Mémoire que le projet d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez est parfaitement propre à assurer la facilité de communication désirable et à mettre fin aux lenteurs, dépenses et dangers qui se trouvent sur la route actuelle par le cap de Bonne-Espérance ;

» Que, comme il est très-désirable que les vaisseaux puissent aller dans l'Inde et en revenir, sans être obligés de décharger leur cargaison sur aucun point intermédiaire, il semble à ceux qui vous adressent ce Mémoire que le canal proposé par M. Ferdinand de Lesseps offre au commerce des avantages beaucoup plus grands que ceux que pourrait donner un chemin de fer quelconque.

» En conséquence, ceux qui vous adressent ce Mémoire recommandent très-respectueusement et très-vivement le projet de M. de Lesseps à l'examen favorable de Votre Seigneurie, en tant que ce projet est évidemment destiné à assurer au commerce, en ce qui concerne ce pays, des facilités qui sont devenues indispensables et qui procureraient des avantages immenses, non-seulement aux sujets de Sa Majesté, mais encore au monde en général; et comme la seule mesure qui soit encore nécessaire pour l'exécution immédiate du canal est la ratification, par le Sultan, de la concession faite par le Vice-roi d'Égypte à la Compagnie universelle du canal de Suez, ceux qui vous adressent ce Mémoire vous demandent en outre qu'il plaise à Votre Seigneurie de prier Sa Majesté de prendre les moyens convenables pour représenter au gouvernement turc les avantages immenses que tireraient du canal projeté le commerce de la Grande-Bretagne et le monde entier, et pour presser le Sultan d'accorder son approbation impériale, aussi promptement que possible, à la concession qui a été faite par le Vice-roi d'Égypte pour la construction du canal.

» Agréez, etc.

» A signé, à l'appui de la Chambre de commerce de Newcastle sur Tyne, Shields et Gateshead,

» Joseph LAMB, président. »

Cette démarche auprès de lord Palmerston a été faite dans des circonstances que les documents suivants feront connaître :

CHAMBRE DE COMMERCE DE NEWCASTLE, SHIELDS
ET GATESHEAD.

LE CANAL DE SUEZ.

« A un meeting (ouvert à tous les membres de la Chambre) du comité général de la Chambre de commerce de Newcastle sur Tyne, Shields et Gateshead, tenu dans les bureaux de la Chambre à Newcastle, le 8 juin 1857 ;

» C. Allhusen, esquire, président ;

» Le secrétaire déclare que le Maire de Newcastle a eu la complaisance de lui transmettre, pour en informer la Chambre, deux lettres qu'il a reçues de M. Headlam, M. P., au sujet du Mémoire soumis au Bureau du commerce, qui avait été adopté récemment par le meeting public de Newcastle, en faveur du canal projeté par M. Ferd. de Lesseps à travers l'isthme de Suez. Voici ces lettres :

« 20, Ashley-Place, S. W., 4 juin 1857.

» Mon cher Monsieur,

» J'ai reçu en due forme le Mémoire au Bureau
» du commerce concernant le canal maritime à tra-
» vers l'isthme de Suez.

» C'est avec un grand plaisir que je le présenterai
» au Bureau du commerce, conjointement avec
» M. Ridley et M. Hutt. Je vous informerai du
» résultat.

» A vous de grand cœur,

» Thomas E. HEADLAM. »

« 5 juin 1857.

» Mon cher Monsieur,

» M. Hutt, M. Ridley et moi, nous nous sommes
» rendus au Bureau du commerce, relativement à
» votre Mémoire concernant l'isthme de Suez.

» Les employés (*authorities*) du Bureau du com-
» merce ont reçu et examiné le mémoire ; mais ils
» ont pensé qu'ils n'avaient aucun pouvoir en cette
» affaire.

» Thomas E. HEADLAM. »

» Il a été résolu à l'unanimité :

« Qu'un Mémoire sera présenté de la part de la
» Chambre à lord Palmerston en faveur du canal de
» Suez, priant Sa Seigneurie de conseiller à Sa Ma-
» jesté de faire les démarches nécessaires pour re-
» présenter au Sultan les immenses bénéfices que
» cette grande œuvre rapportera au commerce de
» cette contrée et du monde entier, et pour presser
» Sa Hautesse de donner sa sanction, sans plus tar-

» der, au projet de M. de Lesseps, à qui le Vice-roi
» d'Égypte a déjà accordé la concession officielle
» pour la construction de ce canal.

» Il a été aussi résolu :

« Que les Membres au Parlement de Newcastle et
» de Gateshead seraient priés de présenter le Mé-
» moire à lord Palmerston.

» C. ALLHUSEN, président.

» Newcastle sur Tyne, 8 juin 1857. »

HULL.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HULL

(30 mai 1857).

Le *Hull Advertiser* du 6 juin rend compte du meeting tenu à Hull en faveur du canal de Suez :

« Samedi dernier, 30 mai, dans l'après-midi, la Chambre de commerce de Hull s'est réunie en meeting à la bourse, pour entendre les explications de M. de Lesseps relativement au projet d'un canal à travers l'isthme de Suez. M. Hassell, président de la chambre, occupait le fauteuil, et le meeting était très-nombreux. Parmi les assistants nous avons remarqué : MM. Pease, Norwood, Bright, Brochner, Sykes, Kemp, Good, Hewitt, Collins, Keighley, Stephenson, Thompson, Ringrose, Young, J. S. Thompson, Petersen, Depledge, Tall, Cattley, Morley, Moxon, Whitaker, Flint, Hubbertsty, Gill, Foster, Staniland, etc.

» LE PRÉSIDENT a dit que le jour précédent il avait reçu la visite de M. de Lesseps, qui lui avait demandé la permission de soumettre aux membres

de la Chambre de commerce le projet qu'il s'était proposé d'exécuter, pour établir une communication entre la Méditerranée et la mer Rouge, au moyen d'un canal. Sachant que M. de Lesseps avait visité un grand nombre de villes en Angleterre, qu'il avait été reçu partout avec empressement, et que ses projets étaient partout approuvés, lui (le président) n'avait pas hésité, sans consulter les directeurs, ce que le temps ne permettait pas, de convoquer la Chambre. Il ne voulait pas entrer dans les détails, mais seulement prier M. Lange, qui parlerait au nom de M. de Lesseps, de commencer ses explications.

» M. LANGE donne des détails sur le projet lui-même, les avantages de la route pour les vapeurs aussi bien que pour les navires à voiles, et il fait ressortir avec lucidité l'importance et la nécessité indispensable du canal pour le commerce du coton de l'Inde, et pour les besoins de relations commerciales de plus en plus étendues avec la Chine et l'Australie.

» En réponse à M. NORWOOD, M. LANGE a dit que la profondeur de l'eau dans tout le canal serait de 26 pieds.

» M. LAIRD de Birkenhead, un des plus grands constructeurs de navires en Angleterre, lui avait fourni quelques renseignements au sujet de la tendance suivie pour les tirants d'eau des navires, et

afin de s'assurer si 26 pieds suffiraient pour tous les cas. M. Laird a déclaré qu'il avait construit le *Nubia* et l'*Alma*, chacun de 2,350 tonnes et 500 chevaux, que leur tirant d'eau était de 20 pieds, mais que les Directeurs de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, pour laquelle il les avait construits, lui avaient dit qu'ils préféreraient à l'avenir que le tirant d'eau ne dépassât pas 18 pieds; M. Laird considère donc que 22 pieds sont le plus grand tirant d'eau qu'un navire aura à l'avenir pour naviguer dans toutes les parties du monde. M. Lange a ajouté qu'ils étaient très-heureux de s'être arrêtés à une profondeur suffisante dans tous les cas; qu'il n'y avait pas de différence de niveau entre les deux mers; qu'une marée de 2 pieds dans la mer Rouge ne valait pas la peine d'être mentionnée, et que la plus haute marée était seulement de 5 pieds.

» M. NORWOOD a demandé si cette profondeur permettrait aux grands vapeurs de guerre de passer par le canal.

» M. LANGE a dit qu'il avait eu une entrevue avec le capitaine Washington, ingénieur hydrographe de l'amirauté, ou plutôt qu'il avait assisté à une conversation avec lui. Le capitaine Washington lui avait dit qu'un ancien bâtiment de 80 canons et 3,000 tonnes, tout armé, tirerait 27 pieds d'eau; que les bâtiments construits actuellement étaient plus grands, mais n'avaient qu'un tirant d'eau de 24 pieds. Mais

si le canal n'était pas trouvé assez profond, on pourrait très-facilement le creuser à une plus grande profondeur.

» Plusieurs autres questions ont été posées, et on a exprimé l'opinion que le droit ne devait pas être imposé au tonnage, mais sur la valeur des marchandises, parce qu'une cargaison d'une grande valeur tirerait plus de profit d'une plus grande rapidité de communication, qu'une cargaison de moindre valeur.

» M. KEIGHLEY a proposé la résolution suivante :

« Que M. Ferdinand de Lesseps ayant exposé
» son projet d'un canal à travers l'isthme de Suez,
» dans l'intention de connaître l'opinion de la classe
» commerciale sur l'utilité d'une communication
» directe entre la mer Rouge et la Méditerranée, ce
» meeting est parfaitement convaincu que les avantages d'une pareille communication seront très-
» grands et très-importants pour tout le commerce,
» et que le projet est digne de l'appui non-seulement de la classe des commerçants, mais aussi
» de tous les gouvernements du monde civilisé. »

» C'est avec plaisir que M. Keighley a proposé cette résolution. Il a dit que la question était de la plus haute importance pour le pays, et que si le projet était exécuté, il devait avoir pour conséquence d'étendre le commerce du monde avec l'Orient, et amener nécessairement des résultats très-

importants; qu'il proposerait qu'en même temps avec le canal des mesures fussent prises pour aider les navires à passer par le détroit de Gibraltar; qu'à présent des vents d'ouest y retenaient souvent les navires pendant quelques semaines, et qu'il était étonné qu'aucune compagnie n'établît un service de vapeurs pour remorquer les bâtiments à travers le détroit; qu'il souhaitait sincèrement le succès du canal projeté, et qu'il était reconnaissant à M. de Lesseps de ses explications.

» M. NORWOOD a appuyé la motion.

» M. KEIGHLEY a voulu ajouter qu'il croyait très-désirable que le canal eût une profondeur plus grande, qu'on avait parlé du *Grand-Oriental*, et qu'il était probable que si cette expérience réussissait, on construirait d'autres navires d'une pareille grandeur.

» M. LANGE. Nous nous en souviendrons.

» La résolution a été adoptée à l'unanimité.

» M. GOOD a proposé la seconde résolution, appuyée par M. BRIGHT et adoptée.

» En voici le sens :

« Que les détails des projets de M. de Lesseps,
» soutenus par l'approbation d'un grand nombre
» des ingénieurs civils les plus éminents de l'Europe, inspirent toute confiance que le projet
» pourra être exécuté avec sûreté et avantage. »

» M. BROCHNER a proposé et M. KEMP a appuyé la

résolution suivante, qui est adoptée sans opposition :

« Que les remerciements de l'assemblée soient » adressés à M. de Lesseps et à M. Lange pour les » renseignements qu'ils ont donnés au meeting sur » un sujet d'un intérêt si universel; et que des copies de ces résolutions soient remises à M. de Lesseps et aussi aux membres du Parlement de cet » endroit, pour les présenter au Bureau du commerce. »

» M. LANGE, au nom de M. de Lesseps, a remercié l'assemblée, qui se sépare ensuite. »

RÉSOLUTIONS.

CHAMBRE DE COMMERCE ET DE NAVIGATION DE HULL.

Réunion du 30 mai 1857.

« Monsieur,

» J'ai l'honneur de vous adresser la copie des résolutions prises au meeting de cette Chambre, qui a eu lieu aujourd'hui à la Bourse.

» Je profite de l'occasion pour vous souhaiter tout succès.

» Je suis, Monsieur, votre très-obéissant serviteur,

» P. BRUCE, secrétaire.

« Dans le meeting des membres de la Chambre de commerce et autres habitants de Hull réunis à la Bourse dans le but de recevoir de M. de Lesseps des explications sur le projet de canal maritime à travers l'isthme de Suez ;

» M. S. T. Hassel, président de la Chambre de commerce de Hull, occupant le fauteuil ;

RÉSOLUTIONS :

» 1^o — M. W. Reighley, esquire, a proposé cette résolution : Que M. Ferd. de Lesseps ayant expliqué l'objet de son plan d'un canal à travers l'isthme de Suez, afin d'obtenir l'opinion des corporations commerciales sur l'utilité d'une communication directe entre la mer Rouge et la Méditerranée, le meeting a été parfaitement convaincu que les avantages d'une telle communication seront très-grands et très-profitables pour les intérêts commerciaux en général, et que le projet mérite l'appui non-seulement des classes commerciales, mais encore de chacun des gouvernements du monde civilisé (*the support of the individual governments of the civilised world*).

» M. C. W. Norwood, esquire, a soutenu la motion qui a été adoptée à l'unanimité.

» 2° — M. C. Good, esquire, a proposé, et M. Bright, esquire, a appuyé la résolution suivante, qui a été également adoptée : Que les détails du plan de M. de Lesseps, soutenus comme ils le sont par l'approbation d'une réunion des plus éminents ingénieurs de l'Europe, donnent toute confiance que le projet peut être exécuté avec sécurité et profit.

» 3° — M. Brochner, esquire, a proposé, et M. G. G. Kemp, esquire, a appuyé un vote de remerciements à M. de Lesseps et à M. Lange. Des copies des précédentes résolutions seront remises tant à M. de Lesseps qu'aux membres du Parlement représentant le district, pour être communiquées au Ministère du commerce.

» Ce qui a été aussi adopté, et la séance a été levée avec un vote de remerciements au président.

» Hull, 30 avril 1857.

» S. T. HASSEL, président. »

BIRMINGHAM.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BIRMINGHAM

(3 juin 1857).

« Un meeting de la Chambre de commerce de Birmingham a eu lieu mercredi, pour entendre les explications de M. Ferd. de Lesseps relativement au projet d'un canal à travers l'isthme de Suez, ce gentleman étant le concessionnaire à qui le Vice-roi d'Égypte a confié la formation d'une compagnie pour l'exécution de ce beau projet. Mais ne pouvant s'exprimer lui-même assez couramment en anglais, M. de Lesseps avait avec lui un ami, grand négociant de Londres, M. Lange, esquire. En l'absence inattendue de M. Richard Spooner, esquire, président de la Chambre, le fauteuil était occupé par M. Goodman, esquire. Parmi les gentlemen présents, il y avait MM. Henry Van Wart, esquire; Lloyd, esquire; Edward Gem, esquire; l'alderman Lloyd, l'alderman Holliday, l'alderman Sturge, M. C. L. Braconing, M. G. A. Everitt (consul belge), M. W. R. Lloyd, M. Wright, M. Browett, M. Weiss, M. Har-

per (Willenhall), M. Manton, M. Dudley, M. Collins, M. Pearson, M. Lea, M. Wade, M. Perry, etc., etc.

» Le PRÉSIDENT, en ouvrant la séance, a transmis à l'assemblée les regrets de M. Spooner de ne pouvoir y assister; il a ensuite fait remarquer que tout le monde devait admettre que le raccourcissement de la route de l'Inde, d'une distance de 5,000 milles, était une chose de la plus haute importance pour les hommes de commerce. (Écoutez!) Il a ajouté que M. de Lesseps était le commissaire nommé par le Vice-roi d'Égypte pour soumettre le projet aux négociants de l'Europe, et que lui (le président) saisissait cette occasion pour annoncer que l'entreprise était parfaitement indépendante du gouvernement français, bien que beaucoup de personnes aient cru le contraire; que M. de Lesseps se présentait simplement dans l'intérêt du Vice-roi, qui désirait obtenir une expression d'opinion relative à ce projet, de la part des hommes de commerce de ce pays. Enfin, il a invité M. Lange à adresser la parole à la Chambre.

» M. LANGE dit qu'après l'achèvement de tous les travaux et recherches nécessaires pour mettre hors de doute la possibilité de l'entreprise, le désir du Vice-roi d'Égypte a été de connaître l'opinion de la plus grande nation commerciale du monde à l'égard de ce projet, sur lequel M. Lange donne en outre des détails suffisants. Il fait ressortir ensuite l'immense

importance universelle et les avantages de cette nouvelle route, incalculables surtout pour la marine à vapeur qui tend de plus en plus à remplacer la marine à voiles. L'Angleterre a encore un intérêt particulier dans l'exécution du canal, parce que c'est le seul moyen de communication régulière et rapide, indispensable pour la résolution de cet important problème, de tirer de l'Inde au lieu de l'Amérique les 900 millions de livres de coton que les fabriques anglaises consomment annuellement; il est évident que le canal n'est pas moins vivement exigé par le développement du commerce avec la Chine et l'Australie. M. Lange termine son discours en donnant quelques détails sur le côté financier de la question:

» L'ALDERMAN HOLLIDAY. Beaucoup de choses ont été dites sur les avantages du projet; mais je n'ai encore rien entendu relativement au droit de tonnage imposé aux navires, question très-importante.

» LE PRÉSIDENT. Un maximum de 10 francs par tonne a été mentionné.

» M. BROWNING. Quels seront les frais, en comparaison avec les frais actuels?

» M. LANGE. Il y aura une économie de 50 fr. par tonne.

» LE PRÉSIDENT. Les 10 fr. par tonne comprennent aussi les frais de remorquage à travers le canal. Cependant ce n'est qu'un maximum, que la Compagnie ne peut dépasser. Il lui est permis de modifier

ce droit de 10 fr. , mais seulement en le diminuant.

» M. W. R. LLOYD. Comme nous ne connaissons pas les mesures préliminaires prises dans cette affaire, je vous prierai de nous expliquer de quelle manière on entend réunir les capitaux nécessaires.

» M. LANGE. Votre question est d'une grande importance, et je suis content que vous l'ayez posée.

» M. LANGE donne ici des détails sur la répartition des souscriptions entre les différents pays, etc.

» M. LLOYD. A-t-on l'intention de nous enrôler comme souscripteurs à l'affaire? ou avez-vous déjà obtenu le concours des capitalistes?

» M. LANGE. Quelque ardemment que vous puissiez désirer de déposer aujourd'hui un million, nous ne serions pas dans la position de vous délivrer des actions, parce que ce n'est pas notre but de venir parmi vous pour demander de l'argent. Nous demandons simplement une expression d'opinion, et nous ne vous prions pas à présent de prendre part financièrement à l'entreprise. Je crois qu'elle sera saisie avidement par les capitalistes, quand le moment sera venu.

» M. S. S. LLOYD. Je désire que vous nous donniez un aperçu de la manière dont vous calculez l'économie que l'on fera par la nouvelle route. Prenez un navire de 4,000 tonnes, venant de Sydney ou Bombay, dont la dépense, au tarif de 10 fr.

par tonne, serait de 400 livres sterl. pour passer à travers le canal.

» M. EVERITT. Y a-t-il quelque différence dans le tarif, pour les cargaisons de charbon ou de thé?

» M. LANGE. Les charbons payeront autant que la cargaison la plus précieuse de thé ou de sucre; mais cela affectera seulement le fret; et, après tout, le fret pour le charbon ou pour des cargaisons d'une grande valeur ne diffère pas beaucoup. La cargaison n'a rien à faire avec le droit, parce que c'est le tonnage enregistré qui est taxé, et non la marchandise. Mais ce sont des détails qui seront pris de nouveau en considération, quand l'administration sera formée.

» LE PRÉSIDENT. La question est très-importante, et nous pouvons la mettre plus en rapport avec nos intérêts, en la posant relativement au fer. Le fer paye un fret très-différent de celui qui est payé par des marchandises légères. Il est aussi souvent nécessaire aux navires pour leur lest, et alors ils aiment à l'avoir à bon marché. Un droit de 10 fr. par tonne augmenterait considérablement le prix. Je pense que le fret actuel pour l'Inde est de 30 schellings par tonne.

» M. LANGE. Quelquefois le fer est porté sous forme de lest. Cependant, bien que je ne puisse exprimer une opinion personnelle à ce sujet, je sens très-bien que les remarques que vous venez de faire sont d'une très-grande importance. Comme mar-

chand, je pense qu'il est très-avantageux que toutes sortes de cargaisons soient taxées uniformément, parce que ce serait une chose inopportune que de traiter un article d'une manière différente d'un autre. Cependant, comme je l'ai déjà dit, tout devrait être fait pour traiter convenablement tous les articles. C'est un sujet sur lequel j'ai eu plusieurs entretiens avec M. de Lesseps, et il a dit que, quoique cela ne se trouvât pas dans la concession, c'était une question qu'il examinerait, et qui ne pouvait être résolue qu'avec le concours d'hommes pratiques, tels qu'il en avait rencontré en Angleterre, et en écoutant les opinions émises dans des meetings importants comme celui-ci, où sont posées des questions qui nous donnent souvent plus d'éclaircissements que (*as we impart*) nous n'en communiquons nous-mêmes à nos auditeurs, parce que nous faisons exprimer ainsi des observations qui nous seront très-utiles et nous mettront en état, lorsque l'administration sera formée, de faire un code de nature à être avantageux pour toutes les nations et à satisfaire à tous les intérêts. Nous sommes allés déjà à Liverpool, Manchester, Dublin, Cork, Belfast, Glasgow, Édimbourg, Aberdeen, Newcastle et Hull; et nous avons reçu des Chambres de commerce et corps municipaux les plus importants, non moins de dix-huit résolutions qui s'expriment hautement en faveur du projet; quelques-unes de ces résolutions nous prient in-

stamment de leur permettre d'envoyer des députations à Londres, pour exposer au Bureau du commerce la nécessité de coopérer de toutes les manières à l'exécution du projet. M. de Lesseps me prie de faire remarquer que dans le cas de l'ouverture de l'isthme de Panama, on avait l'intention d'y fixer le droit à 15 fr. par tonne.

» LE PRÉSIDENT. Il sera naturellement dans l'intérêt de la Compagnie elle-même de ne pas ruiner son œuvre par un tarif trop élevé. (Écoutez, écoutez!)

» L'ALDERMAN LLOYD. On devrait se rappeler qu'en allant dans l'Inde où l'Australie, on a des vents d'ouest au moment où l'on arrive au Cap, de sorte que le vent peut abrégér de beaucoup la distance. Quant aux articles de Birmingham en général, dont le fret varie de 28 à 35 schellings par tonne, une taxe de 10 francs serait très-forte, et aurait probablement pour résultat de faire préférer la route la plus longue. Nos articles sont généralement de peu de valeur, et un retard de quelques semaines n'est d'aucune conséquence. A présent, le voyage du cap de Bonne-Espérance en Australie est de trente-cinq jours environ, de sorte que l'économie principale sera effectuée d'ici au Cap; mais, selon ma connaissance des vents dominants entre ce pays et Suez, le voyage à Suez serait presque aussi long que celui du Cap.

» M. LANGE. Les observations qui ont été faites sont importantes, parce qu'elles nous montrent la nécessité de mettre un soin particulier à la fixation définitive du droit de tonnage. Notre but sera naturellement d'attirer le plus de navires possible à travers le canal, et ce serait évidemment ne pas consulter nos propres intérêts et encore moins ceux du commerce en général, que de ne pas nous conformer aux besoins de tous les intérêts commerciaux et industriels. Il faut ajouter cependant que nous ne sommes pas venus ici seulement dans le but de recueillir une expression d'opinion particulière sur les avantages que ce canal aurait pour votre propre ville, mais aussi pour connaître l'opinion des négociants, etc., relativement aux intérêts du canal pour le commerce généralement.

» M. BROWETT. Pouvez-vous nous dire combien de temps économisera cette route?

» M. LANGE. Dans nos estimations, nous avons fait nos calculs plutôt pour les vapeurs que pour les navires à voiles. Mais je vous dirai quelles sont nos espérances pour ces derniers. Les vents du nord, nord-ouest, qui soufflent du mois d'avril jusqu'au mois de septembre, sont favorables aux voyages dans l'Inde. Comme je l'ai dit, le canal ferait gagner 7,000 milles, ou la moitié de la distance allant à Bombay et d'Aden à Bombay. C'est une traversée de huit jours pour un navire à voiles; beaucoup l'ont

faite en sept jours. Le voyage de l'Inde en Angleterre peut être fait avec un vent favorable, du mois de septembre au mois d'avril; ou, si le navire quitte l'Angleterre au mois d'août, il aura un vent favorable pour l'aller et le retour. Ainsi, les armateurs des navires à voiles ne doivent pas supposer qu'ils ne prendront pas largement part aux avantages du canal. (Écoutez!) Quant aux vapeurs, l'économie des distances ne peut pas ne pas être une économie de temps. Un vapeur de Bombay, par exemple, arrivera en moitié de temps, parce qu'il ne sera retenu nulle part, et le nombre de stations pour le charbon mettra les steamers en état de se servir de la vapeur avec plus d'extension qu'à présent; ce qui en augmentera le nombre et fournira les moyens d'établir une communication régulière et rapide.

» L'ALDERMAN STURGE dit que comme les vapeurs à hélice paraissent devoir l'emporter sur les navires à voiles, il pense que l'on pourrait très-bien considérer une économie de distance comme une économie réelle de temps. (Écoutez, écoutez!)

» M. LANGE a été heureux d'entendre exprimer cette opinion par une autorité aussi éminente, et il est convaincu qu'elle sera pleinement appréciée par les classes commerciales.

» M. S. S. LLOYD dit que ce n'était pas tant sur l'économie de la distance qu'ils étaient en doute, que de savoir quelle différence de temps il y aurait

entre un voyage autour du Cap et un voyage à travers le canal, avec un vent est, par exemple. La vitesse d'un clipper après avoir passé le Cap serait plus grande que celle qu'il aurait étant remorqué dans le canal. Qu'il y avait encore un autre point sur lequel il désirait attirer l'attention. Que l'on savait bien que l'ambassadeur anglais à Constantinople, pour des raisons à lui connues, était un adversaire décidé du projet. Qu'il ne mettait pas sa confiance dans lord Stratford de Redcliffe, quoiqu'il supposât que l'ambassadeur tâchait de servir les intérêts du pays; mais qu'il voudrait bien savoir pour quelles raisons il s'opposait, d'autant plus qu'avec des forteresses comme Malte et Aden, aux deux extrémités du canal, l'Angleterre paraîtrait avoir de fortes raisons pour appuyer le projet. M. Lloyd a demandé si c'était oui ou non qu'un projet de chemin de fer eût été proposé et préféré par lord Stratford au canal?

» M. LANGE. Quant aux questions posées relativement aux droits de tonnage, je peux faire remarquer qu'au lieu d'être considéré comme élevé, le droit de 10 francs est considéré comme léger. A Liverpool et à Manchester il a été dit que si nous n'imposions pas plus de 10 francs par tonne ce serait un grand profit pour le commerce. Cependant il faut rappeler que nous pouvons le modifier. A la page 93 du livre placé devant vos yeux, vous trou-

verez un calcul sur l'économie du temps; mais il n'est réellement pas besoin d'un raisonnement détaillé pour démontrer que si vous abrégez la route de Bombay de 7,000 milles, vous devez effectuer une grande économie sur l'intérêt du capital placé dans le navire, sur l'assurance du bâtiment, sur son armement, sur la paye de l'équipage, sur les frais d'approvisionnements, sur les frets et sur l'intérêt du capital placé dans la cargaison. En vous disant que cette économie est de 2 livres sterl. ou de 50 francs par tonne environ, vous avouerez que nous sommes loin de dépasser la réalité. Naturellement il est très-difficile de faire un calcul exact; mais il paraît clair, jusqu'à l'évidence, qu'une diminution de la distance doit nécessairement amener non-seulement une grande réduction de temps mais encore de frais. Quant à l'opposition de lord Stratford de Redcliffe à Constantinople, voici les faits. Le Vice-roi a accordé à M. de Lesseps une concession pour former la Compagnie du canal, et par courtoisie envers le Sultan il a désiré avoir sa ratification pour cette concession. Le Sultan était favorable au projet et désireux de ratifier la concession. M. de Lesseps écrivit une lettre à lord Stratford de Redcliffe dans laquelle il exposait ce qu'il avait fait en Égypte; mais à sa grande surprise, il trouva que tout le projet était accueilli assez froidement par Sa Seigneurie, et que par quelques moyens inexpliqués

on avait influencé le Sultan pour qu'il ajournât son consentement à la ratification de cette concession. Voilà toute l'opposition que l'on a rencontrée jusqu'à aujourd'hui. Aucun acte d'opposition ouverte n'est sorti des quartiers officiels; et si vous, Messieurs, faites des vœux pour l'établissement du canal, si vous croyez qu'il en résultera de grands avantages pour le commerce, vous ne pouvez pas rendre de plus vrai service à cette cause qu'en imposant à vos propres membres l'obligation de porter cette affaire devant le Bureau du commerce, et de demander pourquoi le consentement du Sultan, déjà donné, a été ainsi influencé par lord Stratford de Redcliffe. (Écoutez!)

» LE PRÉSIDENT. Je pense que nous devrions nous rappeler que nous ne sommes pas invités à prendre les actions du canal, et je ne pense pas que ce soit notre affaire de vérifier l'exactitude des calculs qui ont été faits. Il me semble que la question qui nous est soumise est celle-ci : Si le canal était fait, serait-ce un avantage pour le commerce et la navigation?

» M. BROWNING. Oui, si l'on peut l'utiliser avec profit. En cas que les 40 francs dépassent les besoins, y a-t-il quelque possibilité de diminuer cette taxe?

» M. LANGE. Nous demander pourquoi nous avons fait certaines choses, paraît presque étranger à la

question dont il s'agit. Si vous nous demandez pourquoi nous avons fixé 10 francs, ou ceci, ou cela, ou autre chose, nous devons nous en référer aux notes et mémoires par lesquels on est arrivé pas à pas à ces résolutions. Nous ne pouvons dépasser ces 10 francs, et sans doute cette charge sera modifiée si nous trouvons qu'elle est trop lourde pour certains articles. Nous désirons naturellement engager les navires à passer par le canal. Si nous trouvons qu'ils préfèrent la route du Cap, on saisira la première occasion pour remédier à toute difficulté qui porterait à ne pas prendre la route que nous voulons établir.

» M. HALLIDAY (alderman) demande si la Compagnie du canal avait limité son dividende à un taux spécifique, et il dit qu'il croyait que la question de savoir de quelle manière elle arriverait à fixer le taux du droit était une belle question à traiter. Par exemple, pour le coton, le droit, a-t-il dit, s'élève à 1 farthing par livre, tandis que tout le monde sait qu'un huitième ou même un sixième de penny par livre est déjà un bénéfice très-élevé.

» M. LANGE a répondu qu'au lieu d'être un farthing par livre, un droit de 10 francs par tonne n'équivaudrait qu'à un septième de farthing environ par livre.

» M. HALLIDAY. Il y a 2,240 livres dans une tonne de coton, et il y a 4,800 huitièmes de penny dans

10 francs, ce qui fait plus de 2 huitièmes de penny par livre.

» M. LANGE a dit qu'un farthing par livre faisait 50 schellings (ou 63 fr.) par tonne de coton, tandis que le droit ne serait en réalité que de 10 francs par tonne de tonnage enregistré.

» LE PRÉSIDENT a fait remarquer, relativement au dividende, que dans un livre déposé sur la table, M. de Lesseps promet positivement que la Compagnie limitera le dividende à un taux déterminé.

» M. EVERETT a dit qu'il pensait que le droit de 10 francs par tonne produirait un effet très-fâcheux dans ce district, parce que si ce taux était adopté et que tout notre commerce avec l'Inde et l'Australie passât par le canal, nous aurions à payer quatre fois plus que Manchester. Nous expédions dans l'Inde plus de fer en barre que Manchester n'envoie de coton.

» LE PRÉSIDENT dit que M. Lange avait déjà expliqué que la taxe reposait sur le tonnage du navire, et que si l'armateur avait une cargaison mixte ce serait son affaire de tenir compte du droit du canal, en composant le chargement de marchandises légères jusqu'aux trois quarts, et de fer pour un quart. Les propriétaires du canal n'ont pas besoin de descendre dans le navire pour savoir ce qu'il y a. Ils laissent à l'armateur le soin de faire la distribution nécessaire des marchandises diverses.

» Après quelques paroles de M. Browning, qui s'est déclaré parfaitement satisfait, le président a rappelé au meeting qu'il ne fallait pas considérer la question uniquement du point de vue de Birmingham, mais qu'elle concernait les intérêts de la société en général; que la question était simplement celle-ci : Serait-il avantageux pour le commerce d'avoir une route plus courte de 5,000 milles que la route actuelle, au moyen d'un canal que les navires pourraient traverser en dix heures environ, aux frais de 40 francs par tonne de tonnage enregistré? Qu'il y avait encore un autre point que l'on ne devrait pas perdre de vue, savoir les nouvelles relations qui s'établiraient par ce canal avec l'Australie et les côtes orientales d'Afrique, avec lesquelles l'Angleterre a eu peu de communication jusqu'à aujourd'hui; qu'il croyait qu'il ne pouvait y avoir de doute; que les deux buts seraient remplis, et que dans ce sens il avait préparé la résolution suivante : « Que cette Chambre, prenant en considération, d'un point de vue strictement commercial, » l'utilité d'une route à travers l'isthme de Suez, » telle qu'elle a été proposée par M. de Lesseps, est » d'avis qu'il serait très-avantageux pour ce pays » que quelque route de navigation sûre et rapide » fût établie entre l'Europe et l'Inde; que le canal » direct projeté à travers l'isthme paraît offrir toutes » les facilités désirées, et en même temps remplacer

» la longue et coûteuse route du cap de Bonne-
» Espérance ; qu'il est très-désirable que le retard
» résultant du transbordement de la marchandise
» dans une station intermédiaire, comme cela au-
» rait lieu si l'isthme était traversé par un chemin
» de fer, soit évité. »

» M. BROWNING appuie avec plaisir cette motion, qui est adoptée à l'unanimité.

» LE PRÉSIDENT, pour donner de l'effet à cette résolution, a proposé : « Qu'un mémoire sur la pré-
» cédente résolution, qui recommanderait à la con-
» sidération favorable du gouvernement le projet
» d'un canal direct à travers l'isthme de Suez, fût
» signé par le vice-président au nom de la Chambre,
» et que le président Richard Spooner, esquire, fût
» prié de le présenter au Bureau du commerce. »

» M. STURGE (alderman) a appuyé la motion, qui est adoptée à l'unanimité.

» Sur la motion de l'alderman Lloyd, appuyée par Edward Gem, esquire, les remerciements cordiaux de la Chambre ont été adressés à M. de Lesseps et à M. Lange pour la peine qu'ils ont prise et pour la courtoisie et l'empressement avec lesquels ils ont donné toutes les informations demandées.

» M. LANGE a répondu en termes convenables, en faisant remarquer que quand le moment arriverait de prendre en considération des questions de détail

soulevées dans l'assemblée, elles seraient traitées avec cette attention due à toutes les demandes d'une ville aussi importante que Birmingham dans le monde commercial.

» La séance a été levée ensuite. »

RÉSOLUTION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
DE BIRMINGHAM.

« Sur la motion de M. J. D. Goodman, esquire, président,

» Il a été résolu :

» Que cette chambre, regardant à un point de vue purement commercial la possibilité d'avoir un passage au travers de l'isthme de Suez, d'après le projet qui lui a été présenté par M. Ferd. de Lesseps, est d'avis qu'il serait extrêmement avantageux pour ce pays qu'une route rapide et sûre pût être ouverte à la navigation entre l'Europe et l'Inde ;

» Que le canal direct proposé à travers l'isthme de Suez semble offrir toutes les facilités requises, et en même temps épargner la route par le cap de Bonne-Espérance, qui exige un long circuit et de grandes dépenses ;

» Qu'il est très-désirable d'éviter tous les retards qu'entraîne le transbordement des

marchandises à des stations intermédiaires, comme ce serait le cas si la contrée n'était traversée que par un chemin de fer ;

» Que pour donner toute efficacité à cette résolution, un mémoire fondé sur cette résolution, et recommandant le projet d'un canal direct à travers l'isthme de Suez à la considération favorable du gouvernement, sera signé par le vice-président, à l'appui de la résolution de cette chambre, et le président Richard Spooner, esquire, membre du Parlement, sera requis de présenter ce mémoire au Bureau du commerce.

» GOODMAN, esquire, président. »

Le *Birmingham Journal and Commercial Advertiser* du 6 juin publie tout au long le compte rendu du meeting du 3 juin, et il apprécie les résultats de cette manifestation dans l'article suivant :

« Nous aurions vivement regretté que la décision prise mercredi par notre Chambre de commerce, relativement aux avantages qui résulteraient probablement de l'établissement d'un canal maritime à travers la langue de terre qui est actuellement la route de l'Overland pour l'Inde, eût été adoptée sans examen scrupuleux des faits sur lesquels s'est

appuyé M. de Lesseps pour demander le concours des négociants de Birmingham en faveur de son projet. Pour un corps qui peut prouver que les manufacturiers de Birmingham, outre les droits de port spéciaux, contribuent annuellement pour une somme de 5 à 6,000 livres sterl., sous le titre de « impôt municipal (*town dues*) », pour l'embellissement et l'entretien des rues de Liverpool, un projet d'abréger de moitié les voyages aux Indes, ne pouvait pas être une affaire de médiocre importance.

» Aucun doute n'a été exprimé sur la possibilité de l'exécution. Les questions principales qui ont été soulevées étaient celles-ci : Si une diminution de la distance serait réellement une économie de temps, et si le droit proposé de 10 francs par tonne ne dépasserait pas la somme que les marchandises de ce district peuvent supporter. En ce qui concerne la vapeur, la réponse à la première question est facile. La route du lieutenant Waghorn, si longtemps regardée comme impraticable par le gouvernement et par des « hommes pratiques », a établi ce point ; et, comme l'alderman Sturge l'a fait remarquer très-judicieusement, la tendance d'introduire les navires à hélice dans l'usage général transformera de plus en plus la diminution de la distance en économie de temps. Quant aux navires à voiles, M. Lange a démontré clairement qu'en faisant le voyage dans la

bonne saison ils pourraient profiter pleinement de l'avantage d'une route abrégée.

» Relativement au droit à payer, nous croyons que l'autre face du sujet n'a pas été suffisamment prise en considération ; sans cela on n'aurait pas fait du tarif un point si important de la discussion. Quelques personnes ont parlé de ces 40 francs par tonne comme si c'était une augmentation des frais sans aucun profit. Certes, nous n'avons pas besoin de démontrer que c'est une erreur de croire qu'un chargement de fer ou de marchandises non encombrantes mettant seulement 60 jours au lieu de 110 pour aller dans l'Inde, ne doive pas y avoir de l'économie sous tous les rapports. La cargaison arrivera plus tôt sur le marché ; les acceptations parviendront plus vite ; les intérêts des banquiers et marchands seront plus petits ; les assurances du navire et de la cargaison seront réduites ; le capital placé dans le navire et le fret trouvera plus rapidement un autre engagement ; la paye de l'équipage et les frais d'approvisionnement seront diminués. La distance de l'Australie diminuée de 5,000 milles, quelle ne sera pas l'économie d'intérêts sur les 10 millions de livres sterl. en or apportés annuellement en Europe ? En vérité, les résultats sont presque incalculables par leur grandeur même. On estime que tandis que par la route du Cap la dépense par tonne pour un navire de dimension don-

née est de 120 francs, par la route de Suez elle sera de 72 francs, ce qui fait une économie de 48 francs par tonne. Voilà certainement une compensation suffisante pour le droit de 10 francs par tonne. Enfin la Chambre ayant adopté une résolution qui reconnaît hautement l'importance du projet, et pris des mesures pour recommander cette opinion au Bureau du commerce, il est inutile d'entrer dans d'autres détails.

» M. Lloyd a dit que lord Stratford de Redcliffe était opposé au projet et favorable au chemin de fer de l'Euphrate, ligne de 1,200 milles de longueur, allant de Séleucia sur la Méditerranée à Bassora sur le golfe Persique. Les deux projets ne sont pas des projets rivaux. Ils ont des sphères différentes d'action civilisatrice; et lord Clarendon devrait être invité à s'expliquer sur les véritables raisons pour lesquelles notre ambassadeur a influencé le Sultan dans cette affaire. Les deux tiers du capital ont été souscrits par la Turquie et les nations du continent. Liverpool, Manchester, Glasgow, Dublin, Belfast, Hull, Newcastle, Cork, Aberdeen, et à présent Birmingham, ont, par l'organe de leurs Chambres de commerce, déclaré que l'entreprise sera sûrement très-avantageuse pour le commerce; et l'Angleterre doit empêcher que M. de Lesseps soit traité de la même manière que ce brave M. Waghorn, qui pendant vingt longues années a pétitionné à la porte du

Foreign Office pour avoir la permission de démontrer au gouvernement comment il pourrait rapprocher Bombay des côtes de la Méditerranée jusqu'à une distance de 15 jours de voyage. Dans leur tournée à travers la Grande-Bretagne, M. de Lesseps et M. Lange ont toujours reçu l'appui le plus chaud de la part des négociants, et nous sommes heureux que Birmingham n'ait pas fait exception. On trouvera d'autre part dans nos colonnes un rapport développé sur le meeting, et nous recommandons à l'attention du lecteur les explications si complètes et si courtoises de M. Lange. Ses paroles ont d'autant plus de poids qu'elles viennent d'un négociant dont le concours à l'entreprise est basé sur la conviction qu'elle est dès ce jour un besoin pour le monde commercial, dont il est un des membres principaux. »

BRISTOL.

MEETING PUBLIC DE BRISTOL

(18 juin 1857).

Voici sur le meeting tenu à Bristol dans les Bâtimens du commerce, le 18 juin 1857, des détails parvenus par une voie particulière :

« Présens : M. J. P. Jose, président de la Société des marchands spéculateurs (*merchant venturers*), occupant le fauteuil; M. de Lesseps et M. D. A. Lange, députés; le chevalier de Mascarenhas (consul de Portugal), MM. J. N. Sanders, Bevan (de Bevan, Elton et C^{ie}), George Wright, Edward Slaughter, Gwynn, Pinn, Gwyor, Grant, R. Bruh, Frayne, Hewitt, J. F. Taylor, Wheeler, J. Wood, R. M. Hayman, Mack Whitwill, junior (président de la Chambre de commerce), J. Fysan, Humphries, Joseph Almond, Léonard Burton (secrétaire de la Chambre de commerce), C. Ringer, George Edwards, Robert Bruce (vice-consul de France), W. Pethick, Robert Léonard, Holmes, Griffin, C. J. Thomas, Avery, Roberts Gough, George Lucas, George Tho-

mas, S. Dyer, Mark Protheroë, gardien de la Société des marchands spéculateurs, Cron, James Busch, etc., etc.

» M. BEVAN. Messieurs, au commencement du meeting d'aujourd'hui il ne s'accorde guère avec ma fonction de dire quelque chose à son ouverture. Néanmoins, comme j'ai déjà eu quelques entretiens avec M. de Lesseps sur le sujet en question, il m'est peut-être permis de proposer que M. Jose, qui y a consenti avec plaisir, soit prié de prendre le fauteuil.

» M. MARCK WHITWILL junior appuie la proposition.

» LE PRÉSIDENT (M. Jose). Messieurs, nous nous sommes réunis ce matin, comme je n'ai pas besoin de vous le dire, par suite d'un avertissement publié par le journal d'hier soir, dans le but d'entendre de la part de M. Lange une exposition qu'il désire nous faire relativement à la construction d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez, par lequel la route dans l'Inde par Bombay sera abrégée de 5,000 milles. Je me garderai de prendre votre temps par des lieux communs pour démontrer les avantages qui résulteront d'une telle route, non-seulement pour le commerce de ce pays, mais aussi pour celui du monde entier. Ils ne feraient que retarder l'utile et précieuse information que ces Messieurs, ici présents, pourront nous donner sur ce sujet.

Qu'il me soit pourtant permis de dire que l'intention de M. Lange, en s'adressant à vous, n'est pas de vous demander de soutenir une entreprise en décadence qui n'aurait pas réussi à obtenir un appui public de la part de la communauté commerciale du monde. Cependant un grand nombre d'entre vous se rappelleront le temps où les chances d'obtenir une communication entre Bristol et la métropole par chemin de fer, étaient si douteuses que l'entreprise devait aller mendier chez les gens pour qu'ils prissent ne fût-ce qu'une action, afin que ce beau chemin de fer, le *Great Western*, pût être construit. Je mentionne ce fait pour démontrer que, si même le but de M. de Lesseps était de relever son projet par votre appui, cela ne prouverait pas encore que le projet est mauvais; mais telle n'est pas la situation de l'entreprise que l'honorable gentleman est venu nous expliquer. Elle a déjà été chaudement accueillie à Liverpool, Manchester, Newcastle et dans bien d'autres endroits. Ce n'est pas pour vous prier de prendre des actions qu'ils viennent expliquer leur plan, et vous dire quel sera le caractère de la compagnie en dehors de ce plan. Ce sera alors à vous, je puis dire ce sera à toute la communauté des commerçants de la Grande-Bretagne de décider eux-mêmes s'ils veulent appuyer le projet et prêter leur assistance pour son exécution. Je rappellerai en même temps, à l'égard de

M. de Lesseps, qu'il est autorisé par le Vice-roi d'Égypte à exécuter son projet pour abrégér la route de l'Inde de presque la moitié de la distance. J'invite à présent M. Lange, représentant M. de Lesseps dans cette circonstance, à prendre la parole.

» M. LANGE a d'abord remercié les gentlemen dont les efforts avaient principalement contribué à réunir un meeting aussi nombreux. Il a donné ensuite des explications très-complètes et très-lucides sur le projet même, en commençant par rappeler en quelques mots l'acte de concession du Vice-roi, les travaux de la Commission internationale, et l'importance immense de cette entreprise, dont le but est de rapprocher l'Occident avec ses 300 millions, et l'Orient avec ses 600 millions d'habitants. Il a donné des détails sur le futur canal même, la topographie du terrain et la nature de la concession. Pour démontrer les avantages que la route de Suez offre déjà dans son état actuel, il a rappelé l'accroissement des relations avec l'Orient, si rapide que la Compagnie Péninsulaire a décidé d'affecter des vapeurs à des voyages extraordinaires d'aller et de retour. L'avantage de la route de Suez sur celle du Cap saute aux yeux ; c'est à cause des dangers et de la longueur de cette dernière, et par suite du besoin d'une communication plus rapide, que l'Angleterre fait dans ce moment cette curieuse expérience du *Grand Oriental*. La réussite de cette expé-

rience serait une raison de plus pour les armateurs de désirer la construction du canal; car afin de pouvoir faire concurrence à ces Léviathans, il leur faut une route plus courte avec des stations en quantité suffisante pour que les vapeurs puissent prendre du charbon. Tout le monde reconnaît la nécessité urgente de remplacer la voile par la vapeur pour les longs voyages, et la route du Cap empêche le développement de la navigation à vapeur. Cependant la rapidité de la communication est pour le commerce avec l'Inde de la plus haute importance, indispensable pour les relations avec la Chine, et d'une nécessité absolue pour le commerce avec l'Australie. Des pertes immenses ont été causées par la lenteur des communications, dont l'irrégularité a donné lieu à trois cents faillites dans une année pour la seule ville de Melbourne. Le canal de Suez est le seul moyen de remédier à ces inconvénients, et il est indispensable pour l'accomplissement des projets des associations formées en Angleterre pour l'approvisionnement du coton. D'après ces projets, la culture du coton dans l'Inde recevra une impulsion telle que l'Angleterre pourra tirer à l'avenir tout son coton de l'Inde. Mais pour exécuter ces grands desseins, il est nécessaire d'établir des communications plus rapides et plus régulières. Les navires à voiles prendront également part aux avantages offerts par le canal, bien qu'à un moindre degré que

les vapeurs. M. Lange donne ensuite un aperçu des revenus probables du canal, qui s'accroîtront de plus en plus à l'avenir, surtout par suite des relations avec la Chine, qui promettent de prendre un développement immense. Parmi les conséquences du canal, il y en a une qui intéresse Bristol plus particulièrement, c'est le changement dans le commerce avec l'Arabie et l'Abyssinie; il y a sur ces côtes des îles contenant des quantités immenses de guano, dont l'importance est déjà si bien reconnue, que des navires vont être expédiés de Bristol pour chercher ce guano. Eh bien, par le canal la route sera réduite de 14,000 milles à 6,000 milles. La mer Rouge est riche d'éponges, de corail, de poissons, etc.; les ports de l'Arabie sont très-sûrs; le pays produit de grandes quantités de café; et quant à la côte d'Abyssinie, on y trouve une foule de produits divers. Toutes ces richesses prendront la route du canal. Entre Massaouah et les détroits de Bab-el-Mandeb, il y a des mines de soufre de la plus grande abondance, et déjà une compagnie composée, selon la volonté du Vice-roi, d'autant de Français que d'Anglais, s'est formée pour exploiter ces mines. Ainsi donc le canal ouvrira de nouvelles routes de commerce de la plus haute importance. M. Lange a dit ensuite que presque tout le capital était déjà souscrit, et il a indiqué le mode de répartition entre les différents pays. Après avoir rappelé les résolu-

tions adoptées par les autres villes d'Angleterre en faveur du canal, il a repris sa place au milieu des applaudissements prolongés de l'assemblée.

» **LE PRÉSIDENT.** Si quelqu'un a des doutes ou des objections à élever contre le projet, ou des questions à faire, nous serons très-heureux de les entendre, et M. Lange fera de son mieux pour y répondre ou les réfuter.

» **M. MARCK WHITWILL** jeune. Est-ce que le projet comprend l'entretien de vapeurs pour remorquer les navires à travers le canal ?

» **M. LANGE.** Oui ; et il ne sera pas perçu de droits en sus pour le remorquage.

» **M. WHITWILL.** Pour être utile aux navires à voiles, des vapeurs devraient être entretenus à Gibraltar, parce que, autrement, les navires pourraient y être retenus trois semaines ; et dans ce temps, ils auraient pu passer par le Cap.

» **M. LANGE.** C'est un point très-essentiel ; mais il est encore incertain si la Compagnie du canal doit s'en charger, ou si les profits de cette entreprise donneront lieu à la formation d'une autre compagnie. Je pense qu'avec l'esprit entreprenant des Anglais il n'est pas invraisemblable qu'avant de pouvoir regarder autour de nous, nous voyions un prospectus pour l'établissement de remorqueurs à Gibraltar.

» **M. WHITWILL.** A-t-on fait des calculs concer-

nant le mouvement du sable dans la Méditerranée? et des dragues seront-elles nécessaires?

» M. LANGE. Le fond de la mer est singulièrement propre pour être travaillé à la drague; et quand on aura creusé une fois le lit de la mer, le sable étant très-ferme, il est probable qu'il ne s'accumulera plus. Une corvette a stationné dans la baie de Péluse pendant les plus mauvais mois de l'année; et malgré les vents habituels d'une grande violence, elle n'a jamais chassé ni bougé de place. Les ingénieurs ont fait sur ce point des recherches avec un soin tout particulier. Le résultat en est publié dans le Rapport de la Commission. Le travail à la drague forme une partie très-importante des travaux à exécuter.

» M. RICHARD POOLE KING, faisant le commerce avec l'Afrique : Il m'a été remis la résolution suivante, et quoique je n'aie pas été préparé à parler dans ce meeting, l'exécution de ce canal est d'une telle importance pour l'Angleterre et le monde, que je vais la porter devant l'assemblée. Comme nous possédons un territoire immense dans les Indes orientales et des relations très-étendues avec elles, tout plan qui consiste à diminuer la distance entre ce pays et l'Inde de presque la moitié, sera de la plus grande utilité pour des milliers de personnes dans ce pays et des millions d'habitants en Orient. Je n'ai donc point de difficulté pour proposer cette

résolution. Ce n'est pas une question nouvelle dans le monde; on en a déjà parlé dans le siècle dernier, et la difficulté était toujours le niveau des deux mers, difficulté si considérable que des écluses et d'autres constructions dispendieuses seraient nécessaires. Mais si ce que dit M. Lange à ce sujet est exact, et il y a tout lieu de le supposer, la moitié des frais de construction, telle que nous avons été conduits à le croire toujours, sera économisée. Bristol n'est pas très-fort intéressée dans la question; mais quoique nous ne fassions pas un grand commerce avec les Indes orientales, beaucoup de personnes parmi nos voisins ont fait leur fortune par l'Inde. Pour elles et pour tous ceux qui ont des relations avec l'Orient, le raccourcissement de la route doit être très-désirable. Pour ces raisons et d'autres encore, il est important que ces messieurs, qui voyagent en Angleterre afin d'obtenir une expression d'opinion sur le projet, trouvent l'appui de notre voisinage. Les explications qui nous ont été offertes aujourd'hui me persuadent de la possibilité du canal ainsi que de son urgence.

» M. ÉDOUARD SLAUGHTER, ingénieur. On m'a prié d'appuyer la résolution, et je le fais avec le plus grand plaisir. Toute la question se borne à la difficulté technique de l'ouvrage, et j'en dirai un ou deux mots. J'ai eu des relations importantes avec feu M. Rendel, et un jour je lui ai demandé sa vé-

ritable opinion sur les difficultés techniques, et il m'a dit très-clairement qu'il était convaincu de la possibilité du projet. Donc, en supposant que les calculs sur ce point soient exacts, il ne peut y avoir de doute qu'au point de vue commercial l'exécution de ce canal ne doive être une entreprise excessivement avantageuse. Dans ces circonstances, je vous prie d'appuyer la résolution.

» M. KING. Oh! je vous demande pardon, je me suis rassis sans lire la résolution. La voici :

« Que ce meeting a été très-satisfait d'entendre
» les explications de M. de Lesseps et de M. Lange,
» et approuve hautement le projet du canal à travers l'isthme de Suez, étant persuadé qu'il sera
» de la plus grande importance pour le commerce
» du monde entier, et qu'il offrira des avantages.
» qu'aucun chemin de fer ne pourrait présenter. »

» LE PRÉSIDENT. Quelqu'un désire-t-il parler sur cette résolution? C'est le moment de le faire, si quelqu'un désire faire des observations. Je mettrai maintenant cette résolution au vote.

» La résolution est adoptée à l'unanimité.

» M. ÉDOUARD BEVAN, marchand de fer. Une résolution m'a été remise, et c'est avec grand plaisir que je la propose. Il n'y a rien à ajouter quant aux avantages de l'affaire. Nous avons simplement prononcé une opinion; mais cela ne suffit pas; et le but de ce que je vais proposer est de donner de la

force à cette opinion. Nous disons souvent du mal des Français ; ils n'ont aucune raison pour ne pas nous rendre la pareille. Mais de semblables choses ne doivent pas se mêler à un grand projet avantageux pour toutes les nations ; et il y a eu des difficultés concernant ce projet qui devraient être écartées. On peut soutenir que le commerce fait plus pour l'humanité que toute autre chose ; et dans ce sens il est permis de dire que c'est une entreprise politique aussi bien que commerciale. La résolution que j'ai à proposer est celle-ci :

« Qu'un mémoire basé sur la résolution précédente soit envoyé par le président aux membres
» du Parlement de cette ville, avec une demande
» de le soumettre à la plus sérieuse considération
» du gouvernement de Sa Majesté, en exprimant
» l'espérance que le gouvernement écartera toute
» opposition qui pourrait s'élever dans le but d'empêcher l'exécution immédiate d'une entreprise si
» noble et si éminemment utile. »

» M. ROBERT BRUCE. Je désire appuyer cette résolution, et je le fais comme un vieux marchand qui, étant jeune, a été dans l'Orient. Je peux pleinement confirmer une grande partie de ce que j'ai lu dans les livres que M. de Lesseps a eu la bonté de laisser dans mon bureau. En les parcourant, j'aurais pu croire qu'ils avaient en vue quelque but politique ; mais je suis heureux de trouver que cela

n'est pas et que l'on a complètement répondu à toute supposition de cette espèce. Il est donc heureux de trouver qu'il n'y a pas de but ni politique ni égoïste de la part d'aucune nation dans ce qui est une affaire européenne, je puis dire universelle, une affaire de bien public général. J'appuie la résolution avec un très-grand plaisir; j'espère et j'ai la confiance que nos représentants au Parlement, qui sont très-influents, s'efforceront d'appuyer cette affaire, et spécialement de la débarrasser des oppositions du gouvernement, s'il en existe. J'espère qu'il n'y a pas une telle opposition, et que nos membres au Parlement et le gouvernement seront parfaitement d'accord en appuyant ce projet.

» LE PRÉSIDENT. Avant de mettre cette résolution au vote, je dirai que je regrette que parmi le grand nombre de gentlemen très-respectables qui sont aujourd'hui ici, nous n'ayons pas le bonheur de voir ceux qui ont des relations plus immédiates avec les manufactures de coton du voisinage. Il y a une province, un district dans l'Inde, Candiesh,* capable de produire tout le coton nécessaire à notre pays. M. Lange vous l'a dit : nous dépendons d'un seul pays pour les sept huitièmes de nos besoins de coton; et cependant nous possédons dans l'Inde un district qui à lui seul pourrait nous fournir tout. Par ce canal, nous serons mis en contact avec cette partie du territoire de notre gracieuse souveraine qui

nous fournira en abondance un article si essentiel pour la prospérité et la vie de notre population. La résolution a été appuyée par M. Bruce, et c'est un plaisir pour moi, comme directeur de la Société des marchands spéculateurs, de trouver que la première résolution a été proposée par l'ancien directeur de cette Société, et que celle-ci a été appuyée par un gentleman (M. Bruce), qui est un directeur encore plus ancien et qui m'a engagé à entrer dans la Société. Cela prouve que non-seulement moi, mais tous ceux qui m'ont précédé comme directeurs de la Société des marchands spéculateurs, nous prenons un grand intérêt à cette entreprise et sommes prêts à l'appuyer.

» La résolution est adoptée à l'unanimité.

» LE PRÉSIDENT. Au nom de M. de Lesseps, je vous remercie d'avoir bien voulu assister à cette assemblée, et je présume que l'affaire est terminée.

» M. MARCK WHITWILL jeune, président de la Chambre de commerce. Je prends la liberté de proposer que les meilleurs remerciements de ce meeting soient adressés à M. de Lesseps et à M. Lange, pour être venus ici aujourd'hui et pour nous avoir donné une exposition si lucide sur l'importante question qui a été prise en considération. A beaucoup de gentlemen ici présents, ce sujet est sans doute presque nouveau ; mais le discours de M. Lange leur aura donné les informations nécessaires. Il y a un point que l'on

a mentionné, mais qu'à mon avis on aurait dû faire ressortir davantage : c'est la différence de niveau entre les deux mers. M. Lange a fait allusion à l'égalité du niveau ; et si je n'avais pas lu le Rapport de la Commission, je lui aurais posé la question. La Commission est parfaitement persuadée que les deux mers ont le même niveau. On avait cru autrefois qu'il y avait une différence notable entre les deux mers ; mais cette question a été vidée, et on s'est assuré que la différence est à peine sensible.

» M. LANGE. La différence est à peine perceptible, mais elle est celle-ci : la mer Rouge est à peu près de deux pie ds plus élevée que la Méditerranée.

» M. R. M. HAYMAN a appuyé la résolution, qui est adoptée à l'unanimité.

» M. LANGE. De la part de M. de Lesseps et de la mienne, je prends la liberté de vous exprimer nos plus grands remerciements : d'abord pour avoir écouté si patiemment nos explications sur un sujet profondément intéressant ; ensuite pour l'attention que vous avez montrée, et enfin pour les résolutions que vous avez prises. Je vous assure que ces résolutions aideront matériellement à amener l'accomplissement de cette vaste entreprise. Nous sommes heureux, comme je l'ai déjà dit, d'avoir pu porter ce projet devant les classes commerciales de Bristol, par l'intermédiaire de la Société des marchands spéculateurs ; et nous avons vu aujourd'hui avec quel empressement

cette société a porté ce grand projet devant le public commercial, et combien elle désire favoriser les intentions de ceux dont le but est de développer les ressources des pays éloignés, de créer du commerce là où il n'y en a pas, et d'appuyer les entreprises tendant à donner une plus grande extension au commerce là où il existe déjà. (Vifs applaudissements.)

» M. Joseph ALMOND a proposé que les meilleurs remerciements du meeting soient offerts au président pour sa manière empressée de prendre le fauteuil, et pour la direction habile et impartiale du meeting.

» M. DE LESSEPS et M. LANGE ont appuyé la motion, qui est adoptée par acclamation.

» LE PRÉSIDENT. Je vous remercie pour le vote que vous m'avez accordé comme maître de la Société des marchands spéculateurs, qui existe depuis cinq siècles, et qui a envoyé quelques-uns des hommes les plus entreprenants pour découvrir des pays éloignés du monde, et parmi lesquels était Sébastien Cabot, qui a découvert Terre-Neuve. Je ne fais que marcher humblement sur les traces de ceux qui ont passé devant moi, en faisant tout ce qui est en mon pouvoir pour faire avancer un projet de cette espèce.

» Le meeting s'est séparé ensuite. »

« RÉSOLUTION DU MEETING DE BRISTOL.

» Au meeting public des négociants, banquiers, armateurs, etc., de Bristol, tenu le 18 juin 1857, dans la salle du Commerce, sous la présidence de M. T. P. Jose, esquire, président de l'Association des Négociants *venturers* (entrepreneurs),

» Les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité :

» 1^o Sur la motion de M. Richard Poole Kiery, esquire,

» Appuyée par M. Edward Slaughter, esquire :

« Que ce meeting est très-reconnaissant des
» explications données par M. de Lesseps et
» par M. Lange, et qu'il approuve hautement
» (*highly*) le canal projeté à travers l'isthme
» de Suez, étant d'opinion que c'est une ques-
» tion de la plus grande importance pour le
» commerce du monde entier, et qui apportera
» des facilités que ne pourrait présenter aucun
» chemin de fer. »

» 2^o Sur la motion de M. Edward Bevan, esquire,

» Appuyée par M. Robert Bruce, esquire :

« Qu'un mémoire, basé sur la précédente
» résolution, soit envoyé par le président aux
» représentants de cette ville au Parlement,
» avec la prière qu'ils le soumettent à la très-
» sérieuse considération du gouvernement de
» Sa Majesté, en exprimant l'espoir que le
» gouvernement empêchera toute opposition
» qui pourrait entraver l'exécution *immédiate*
» d'une entreprise si noble et si éminemment
» utile. »

» 3^o Sur la motion de M. Marck Whitwill, esquire, président de la Chambre de commerce,

» Appuyée par M. Richard Manning Haymon, esquire :

« Que les meilleurs remerciements de ce
» meeting soient offerts à M. de Lesseps et à
» M. Lange, pour leur présence parmi nous
» aujourd'hui et pour le lucide exposé de l'im-
» portante question qui a été soumise à notre
» considération. »

» 4^o Sur la motion de M. Joseph Almond, esquire,

» Appuyée par MM. de Lesseps et Lange :

« Que les meilleurs remerciements du meeting
» soient votés au président, pour la manière

» dont il a procédé dans cette occasion et pour
» sa conduite habile et impartiale. »

» Pour copie :

» T. P. JOSE, président;

» Edward BRUTON, secrétaire. »

Pour compléter les détails qui précèdent sur le meeting de Bristol, nous emprunterons les deux articles suivants à des journaux de la localité. Voici d'abord comment s'exprimait *The Bristol Advertiser* dans son numéro du 20 juin :

« Nous avons de temps en temps fait connaître à nos lecteurs les mesures qui ont été prises dans ce pays et ailleurs, afin de soutenir un projet qui, s'il est exécuté, exercera une grande influence sur le monde commercial; nous faisons allusion au projet du percement de l'isthme de Suez, par lequel le voyage aux Indes sera raccourci de 5,000 milles. Le projet est soutenu avec ardeur par le Vice-roi d'Égypte, qui désire qu'il soit pris en considération par les classes commerçantes de ce pays, et dans le but de s'assurer de leur opinion, une série de meetings publics sont tenus dans ce moment, auxquels M. de Lesseps, gentleman français qui plaide avec persévérance cette cause, et M. Lange de Londres, assistent et donnent les explications nécessaires. Un

de ces meetings a eu lieu jeudi dans cette ville; et des résolutions en faveur du projet ont été adoptées à l'unanimité. Cette question, qui paraît avoir été bien présentée par M. Lange, dont les habiles et lucides expositions se trouvent au complet dans une autre page de ce journal, est d'un grand intérêt, et sera sans doute, comme elle le mérite, prise en considération très-sérieuse par la communauté commerciale. L'extension rapide de nos possessions des Indes orientales, et le succès qui a accompagné les efforts faits pour le développement de leurs ressources, ont pendant les dernières années accru le commerce entre l'Angleterre et l'Inde d'une manière qui du point de vue statistique paraît presque incroyable. De là les tentatives nombreuses qui ont été faites, et les grandes expériences en voie d'exécution, afin de satisfaire aux besoins du commerce par l'établissement d'un système de transport plus rapide, pour les passagers aussi bien que pour les marchandises. Les deux projets les plus importants soumis au public, sont d'abord la construction de steamers gigantesques, d'une force immense, et capables de porter le combustible pour tout le voyage, et ensuite l'établissement d'un canal à travers l'isthme de Suez, par lequel les bâtiments ordinaires pourraient être remorqués en dix heures, en économisant ainsi le voyage autour du Cap; ce qui sera un profit sous plusieurs rapports, pour le marchand et pour l'ar-

•

mateur. Les Chambres de commerce et d'autres corps commerciaux, dans les principales villes de la Grande-Bretagne, se sont prononcés en faveur du projet, et ont demandé à leurs représentants au Parlement d'employer leur influence auprès du gouvernement pour l'amener à aider l'exécution du projet. La semaine prochaine un meeting des banquiers, marchands et armateurs de Londres prendra le projet en considération, et il ne peut guère être supposé qu'ils adoptent une résolution différente de celles de leurs confrères de province. Il faudra voir alors si le gouvernement anglais est disposé à faire quelques démarches en faveur du projet. »

Voici le second article. Nous le trouvons dans le *Bristol Mirror and General Advertiser*, également du 20 juin. Il est intitulé :

UNE RÉVOLUTION EN GÉOGRAPHIE.

« L'invention des chemins de fer, locomotives, bateaux à vapeur, et du télégraphe, suffit pour illustrer à jamais le dix-neuvième siècle. Cependant il y a une autre belle page qu'il faudra ajouter à l'histoire. Le canal proposé, qui, en coupant l'isthme de Suez, unira la mer Rouge à la Méditerranée, est une grande œuvre d'une grande époque. En vérité, c'est admirable ce que les hommes de l'Occident ont accompli dans le monde oriental ! Et à présent le

pays des Pharaons, ce pays qui était plein de grandes cités lorsque Moïse y descendit il y a trois mille ans; dont le peuple se développa, fleurit et mourut avant que les nations de l'Ouest ne naquissent; pays qui nous est familier comme la scène de beaucoup des événements que l'Écriture raconte, mais resté presque inconnu jusqu'à l'invention de la vapeur: ce pays est à présent la grande route de notre commerce oriental, et deviendra bientôt le passage de nos navires. Figurez-vous seulement un port pour les bâtimens charbonniers au cœur de l'Égypte! Oui, les relations géographiques du monde vont être changées. Vapeur, chemins de fer et télégraphe électrique ont diminué la distance entre les extrémités de la terre, en abrégant le temps qu'il faut pour y arriver; mais le canal de Suez diminuera directement la distance elle-même. Dans le sens littéral, ainsi que dans le sens figuré, il supprimera l'espace.

» L'utilité du canal de Suez peut être démontrée par des exemples locaux. C'est la même chose que le passage au bassin de Bathurst par le pont de Prince street, comparé au détour par Redcliff street. C'est la même chose que le voyage de Bristol à la Baltique par le cap Land's-End, comparé à ce qu'il serait, s'il y avait un canal allant directement à l'est vers la Tamise. Les navires allant à Bombay auront 5,000 milles de moins à faire sur 13,000. L'Inde, l'Australie, la Chine, seront rapprochées de nous de

5,000 milles. Cette distance est déjà par elle-même un long voyage. Aussi ce serait peine perdue d'exposer longuement les avantages d'un percement qui place nos marchands à 5,000 milles plus près de leurs clients, et qui rapproche de 5,000 milles les 300 millions d'habitants de l'Occident et les 600 ou 700 millions de l'Orient. Rien ne saurait parler plus éloquemment que ce simple fait. La dépense à faire pour passer par ce canal ne peut être comparée aux frais des longs voyages, des retards, aux dangers de la mer, à la perte du marché, aux avances des capitaux. Nous construisons le *Grand Oriental* pour diminuer les désavantages du voyage du cap de Bonne-Espérance; mais l'isthme de Suez transformera chaque vapeur en un *Grand Oriental*; du moins il mettra chaque vapeur en état de faire ce qu'on attend de cette œuvre admirable. Le *Grand Oriental* deviendrait peut-être alors ce que l'ancienne diligence est en comparaison du chemin de fer; car il sera obligé de passer autour du Cap, et sa rapidité ne neutralisera pas un excédant de 5,000 milles.

» Le canal de Suez n'est pas seulement une grande pensée; c'est une œuvre pratique et possible. La constitution géologique de l'isthme favorise particulièrement le succès. Il n'y pas de difficultés techniques; elles seront certainement moindres que le percement du *Box tunnel*, ou la construction d'une route solide à travers le *Chatmoss*. Les frais du canal ne

présentent non plus aucun obstacle. Ils ne dépasseront que de très-peu les frais du chemin de fer de Bristol à Londres, et n'atteindront pas la moitié de ce que la compagnie du *Great Western* a dépensé. D'un autre côté, les avantages commerciaux seront immenses et peut-être incalculables. Nous pouvons espérer que le canal de Suez fera pour le monde entier ce que les chemins de fer ont fait pour l'Angleterre. Les frais de la traversée seront diminués, de nouveaux champs ouverts au commerce; de nouvelles branches pousseront à l'industrie; et ce qui vaut mieux que tout cela, des nations encore étrangères l'une à l'autre prendront part au grand progrès de la civilisation. Par exemple, nous sommes forcés dans ce moment d'acheter le coton d'Amérique, produit des esclaves; faites le canal de Suez, et nous pourrions nous approvisionner nous-mêmes du coton de l'Inde, produit de la liberté. Pour notre propre territoire, en effet, les avantages seront immenses. L'Inde est susceptible de produire tous les articles de commerce d'entrepôt; et lorsque la route du Cap sera délaissée, l'Inde prendra le rang d'un marché ouvert à tout le monde. Le canal doit être fait tôt ou tard nécessairement, parce qu'il est aussi nécessaire à la prospérité du pays que le premier chemin de fer de Liverpool à Manchester. L'Inde a une route de l'Overland pour les passagers; il faut maintenant qu'elle en ait aussi une pour les navires.

Le principe étant juste, les conséquences sont infaillibles.

» Les obstacles qui s'opposent à la construction du canal ne sont ni physiques ni financiers; ils sont purement arbitraires. C'est le même esprit borné que l'opposition qu'on faisait jadis aux chemins de fer. La diplomatie regarde froidement cette grande œuvre à laquelle la nature elle-même paraît inviter les hommes, par crainte que ce projet ne bouleverse, dit-on, les relations politiques et géographiques du monde. On a dit que le canal de Suez donnerait aux nations de la Méditerranée le pas sur nous dans le commerce de l'Orient. On a dit également qu'abréger la distance de l'Inde, c'était augmenter le danger d'une attaque. Mais ce sont là des idées d'un autre âge à jamais passé. Car, quand bien même les nations de la Méditerranée devraient profiter du canal plus que l'Angleterre, le progrès du monde ne peut être entravé pour que l'Angleterre prospère. Mais la vérité est que tout ce qui profite aux autres nations doit profiter aussi à la Grande-Bretagne. Les nations civilisées sont à présent tellement liées par des emplois de capitaux et par l'échange de produits, que la prospérité de l'une doit s'étendre à tout le reste. Tant que l'Angleterre demeurera un pays de fer et de charbon, les nations de la Méditerranée devront dépenser la meilleure partie de leur gain sur nos marchés. Il faut qu'elles viennent chez

nous chercher les vrais éléments du commerce; et plus elles gagneront, plus elles dépenseront en achetant nos produits. En effet, l'Angleterre recueillera en premier lieu l'avantage direct aussi bien que l'avantage indirect du canal; car ses possessions seront rapprochées d'elle; et quant aux désavantages politiques, c'est une pure illusion. L'Angleterre tient la clef des deux extrémités du canal. Tout doit passer sous ses canons dans la Méditerranée à Gibraltar et à Malte; dans la mer Rouge, à Aden. L'établissement de ce terrain neutre au centre du monde civilisé, affermira plus probablement la paix qu'il ne créera la guerre. Les nations raisonneront ainsi: S'il vaut la peine de conserver la paix en Égypte pour l'intérêt du commerce, il vaut aussi la peine de la conserver partout. Les nations, comme les individus, sont les échos l'une de l'autre. La confiance engendre la confiance. Une possession commune à tous, comme le canal le sera, doit créer de bons sentiments communs à tous. Une fraternité de commerce produira une fraternité de nations. »

LONDRES.

MEETING PUBLIC DE LONDRES

(24 juin 1857).

Sir JAMES DUKE, baronnet, membre du Parlement, est entré à une heure, accompagné par M. de Lesseps, M. Norris, membre du Parlement, et plusieurs autres gentlemen de distinction de la Cité.

Sir JAMES DUKE, ayant été unanimement invité à prendre le fauteuil, s'est levé et a dit : « Messieurs, j'ai à peine besoin de dire que je suis très-heureux de présider un meeting public convoqué pour une affaire aussi importante que celle que vous êtes appelés aujourd'hui à prendre en considération. Je suis d'autant plus flatté d'être invité à présider ce meeting, que c'est à cause de ma position publique d'un des représentants de la Cité de Londres, et de gardien, à un certain degré, des intérêts politiques des habitants de cette importante localité. (Écoutez, écoutez!) Mais, en même temps, je désire qu'il soit bien entendu que, tout en exprimant le plaisir que j'éprouve à être appelé à la présidence d'un meeting

qui doit s'occuper d'une entreprise si importante, je ne puis avoir l'intention d'exprimer mon opinion personnelle sur le sujet en question. Tout ce que j'ai à dire, c'est que je serai très-heureux de remplir le mieux possible selon mes forces les fonctions dont j'ai été chargé, et d'entendre chaque personne qui désirerait faire une observation sur le sujet. (Écoutez, écoutez!) La meilleure manière d'ouvrir la séance sera de lire une lettre qui a été adressée par lord John Russell au lord maire, lettre que j'ai signée, ainsi que les deux autres membres du Parlement pour la Cité, M. Crawford et M. Rothschild. (M. Duke lit ici la lettre des quatre représentants de la Cité, demandant le meeting à Guildhall.)

» Le lord maire n'ayant pu, à cause d'autres engagements, accéder à notre demande, sur le désir d'un grand nombre de négociants de la Cité, dont les signatures sont apposées à la suite de la requête, j'ai consenti à prendre le fauteuil aujourd'hui; et, comme je l'ai déjà dit, je serai heureux d'entendre toute observation qu'un gentleman présent pourrait désirer de faire relativement à cette entreprise. (Écoutez, écoutez!) »

M. DE LESSEPS, en montrant la carte du monde, a dit que la vue de cette carte était le meilleur argument en faveur de l'entreprise à la tête de laquelle il se trouvait placé, et qui, toute considérable qu'elle était dans ses conséquences, était cependant

parfaitement simple dans sa conception et dans son exécution ; il a indiqué que 300 millions d'hommes, ayant la civilisation et l'industrie, se trouveraient par le canal de Suez mis en contact avec 700 millions d'hommes encore barbares, dont le sol et le climat produisent en abondance les denrées nécessaires au développement progressif des manufactures européennes, et à une meilleure alimentation de nos classes nombreuses et intéressantes de travailleurs, destinées alors à participer au bien-être dont elles nous font jouir aujourd'hui par leur travail.

» Il a appuyé sur la déclaration faite par les ingénieurs et les marins les plus compétents concernant la facilité d'exécution de l'entreprise, l'assemblée pouvant s'assurer par elle-même de l'importance des travaux de la Commission scientifique internationale par l'examen des cartes développées sur les tables et par la lecture du *Blue book* (rapport officiel), qui était entre ses mains.

» Il a parlé de son voyage à Constantinople, de la demande de ratification faite respectueusement au Sultan par le Vice-roi d'Égypte, dont la déférence et la fidélité envers le chef de l'Islamisme s'étaient signalées dans cette circonstance comme dans toutes celles où il avait eu l'occasion, depuis son avènement au pouvoir, de faire preuve de son dévouement envers son auguste suzerain.

» Les dispositions du Sultan, de la Porte et de l'illustre grand vizir actuel étaient et sont toujours favorables à l'exécution du projet du canal de Suez, regardé comme *devant être très-utile* à la Turquie, ainsi qu'il résulte d'une lettre vizirienne adressée au Vice-roi.

» M. de Lesseps a ajouté qu'il n'avait pas rencontré d'autre opposition à Constantinople que celle de l'ambassadeur d'Angleterre, et que c'était cette opposition qui actuellement arrêtaient l'entreprise. *That is the question*. Il tenait à constater que jusqu'à présent il ne blâmait pas cette opposition, tant qu'elle n'avait eu pour but que d'attendre l'expression de l'opinion publique de l'Angleterre, et que s'il avait ici un avis à exprimer, comme il avait déjà eu occasion de le faire dans les nombreux meetings des provinces, il louerait un gouvernement et ses agents, lorsqu'ils refusent de laisser engager une affaire dans laquelle ils craignent que les intérêts de leur pays puissent être affectés, et qui veulent avant tout être guidés par les opinions compétentes de la majorité de leurs compatriotes.

» Dans cette situation (a dit M. de Lesseps en terminant), au lieu de recourir aux représentants des divers gouvernements qui avaient hautement approuvé l'entreprise, ou à l'ambassadeur de mon propre pays, dont l'influence n'est pas inférieure à celle de son collègue et dont l'appui ne pouvait

manquer de protéger efficacement mes intérêts, j'ai préféré venir m'adresser directement et publiquement au bon sens, au jugement pratique des classes commerçantes de l'Angleterre.

» Les provinces ont déjà exprimé les résolutions les plus concluantes en faveur de l'entreprise; c'est à vous maintenant que je viens demander un concours moral, et j'espère qu'il ne me fera pas défaut dans la métropole de la liberté commerciale. (Écoutez, écoutez!)

» Ce qui rend possible, je dirai même nécessaire aujourd'hui la canalisation de l'isthme de Suez, c'est l'immense développement du commerce de la Grande-Bretagne, dû aux principes féconds du *free trade* que l'Angleterre aura eu la gloire de proclamer et d'appliquer la première; et lorsque le canal des deux mers sera ouvert, les relations entre les peuples de la terre deviendront si importantes et si multipliées qu'elles briseront toutes les barrières qui entravent encore leur essor, et que l'adoption du *free trade* deviendra une nécessité pour toutes les nations. » (Applaudissements!)

» M. LANGE a pris ensuite la parole, et après quelques mots d'introduction, il a commencé par dire que, en ce qui concerne la partie technique de l'entreprise, il s'en référerait entièrement aux documents publiés par M. de Lesseps, et qu'il n'entretiendrait l'assemblée que de quelques conséquences

et détails généraux de l'entreprise. Après avoir rappelé en quelques mots l'histoire du projet de M. de Lesseps, la concession du Vice-roi, les travaux de la Commission, etc., il a parlé longuement des avantages commerciaux du canal, de sa supériorité sur la route du Cap, etc., etc.

« Ce canal, a-t-il dit, évitera la nécessité de construire des bâtiments aussi immenses que le *Grand Oriental*, les vapeurs pouvant faire du charbon à Gibraltar, Malte, Port-Saïd, Aden et sans doute aussi à l'île Périm, avantage d'autant plus important que la marine à vapeur tend de plus en plus à remplacer les navires à voiles pour les longs voyages. La nécessité d'une communication rapide et régulière est surtout ressentie pour les relations avec l'Inde, la Chine et l'Australie, où la lenteur des voyages a souvent eu les conséquences les plus funestes. Le succès du projet de l'association pour l'approvisionnement du coton, qui veut faire de l'Inde le pays producteur de cette immense quantité de coton dévorée annuellement par les fabriques anglaises, dépend essentiellement du succès du canal. »

» Après avoir démontré ensuite que les navires à voiles profiteront largement des avantages de la nouvelle route en utilisant les vents périodiques, M. Lange a donné des détails sur le côté financier du projet et le revenu qui en résulterait probablement. Il a insisté sur l'importance du commerce

avec la Chine, son immense population, l'intelligence de son peuple et la politique étroite de son gouvernement; et il a exprimé des espérances sur les utiles changements que le canal de Suez opérera infailliblement dans nos relations avec la Chine. En ce qui concerne les nouvelles routes que le canal ouvrira au commerce, l'orateur a appelé l'attention sur les richesses inépuisables de la mer Rouge et des côtes d'Arabie et d'Abyssinie.

» A la fin de son discours, M. Lange rappelle encore le mode de répartition du capital déjà souscrit presque en entier dans les différents pays de l'Europe, et les résolutions prises par les différentes villes du nord de l'Angleterre dans les derniers meetings.

» Après avoir ajouté quelques observations sur les circonstances actuelles, M. Lange reprend sa place au milieu des vifs applaudissements de l'assemblée.

» LE PRÉSIDENT dit que M. de Lesseps désirerait savoir si quelqu'un demandait encore des explications.

» Un gentleman dit en français qu'au lieu du canal il proposerait un chemin de fer d'Alexandrie à Suez.

» M. DE LESSEPS a répondu qu'un tel chemin de fer existait déjà ou qu'il était en construction; et M. LANGE a ajouté :

» Le gentleman qui vient de parler a posé une

question en français; peut être sera t-il plus agréable au meeting que j'y réponde en anglais; c'est ce que je vais faire. (Écoutez, écoutez!) Il admet qu'un canal comme celui que propose M. de Lesseps est d'un grand avantage pour le pays qu'il traverse. Mais il a demandé si des chemins de fer n'offriraient pas plus d'avantages; et comme il y a des chemins de fer actuellement en construction dans ce pays, il craint qu'il ne résulte de l'exécution du canal quelque rivalité et que le résultat ne soit de faire tort aux deux entreprises. Or, ma réponse à cette objection est très-claire et très-simple, et la voici : Le trafic produit le trafic, et le canal apportera du trafic au chemin de fer, comme celui-ci en apportera au canal. Je dois aussi rappeler à l'honorable gentleman qu'il y a à présent un chemin de fer presque terminé d'Alexandrie à Suez; ce qui est une distance d'environ 260 milles, et il ne peut y avoir de doute que le canal ne porte de grands avantages au chemin de fer par l'immense quantité de trafic qu'il y attirera. (Écoutez, écoutez!) Et le chemin de fer ne sera pas moins avantageux pour le canal; ce qui ne peut être mieux prouvé que par ce fait que le Vice-roi est le promoteur des deux entreprises. (Écoutez, écoutez!)

» UN GENTLEMAN se lève et dit : Je présume que des estimations ont été faites relativement aux avantages que ce pays tirera de l'entreprise, comparés à

ceux qu'un grand nombre de ports de la Méditerranée sont sûrs d'en tirer. Or je sais qu'une publication a paru, dans le but de démontrer que ce pays, et particulièrement le port de Londres, prendrait une part de beaucoup inférieure à celle des villes maritimes de la Méditerranée aux bénéfices qui résulteraient pour le commerce de l'exécution de ce canal. Je pense qu'il serait à désirer que M. Lange fût assez bon pour nous donner quelques explications à ce sujet.

» M. LANGE. Je suis très-heureux que l'honorable gentleman m'ait donné l'occasion de dire quelques mots à ce sujet. S'il a paru un mémoire à l'effet de démontrer que les ports de la Méditerranée profiteront davantage de cette entreprise que les ports plus éloignés, tout ce que je puis dire, c'est que la meilleure preuve du contraire est fournie par ce fait, que dans le mois de mars dernier le nombre des bâtiments anglais sortis d'Alexandrie s'est élevé à quarante-deux, tandis que le nombre des navires toscans, ottomans et grecs, partis d'Alexandrie dans le même mois, n'a pas dépassé neuf; ainsi donc, on n'a pas à craindre qu'aucun des ports de la Méditerranée jouisse jamais d'un profit plus considérable que les ports d'Angleterre. (Écoutez, écoutez!)

» M. FOWLER (d'Alexandrie). Il y a une question d'une très-grande importance, qui se présente à

mon esprit au sujet de cette entreprise. C'est une question qu'à mon avis les négociants de Londres devraient bien se rappeler avant d'accorder leur appui au projet. J'ai résidé de longues années à Alexandrie, et je connais bien le pays et le peuple; ainsi, les observations que je vais vous présenter sont le fruit de mon expérience personnelle. J'ai suivi avec la plus grande attention le discours de M. de Lesseps, ainsi que les explications lucides et habiles de M. Lange; et je suis parfaitement d'accord avec ces deux messieurs sur l'importance commerciale de l'entreprise. Je ne doute pas qu'à ce point de vue elle ne soit éminemment avantageuse pour ce grand pays commercial. Mais il y a d'autres considérations qu'il ne faut pas perdre de vue; et une d'elles est le mode d'exécution de cette œuvre colossale, et son influence sur le peuple d'Égypte. Il est dit dans un des rapports publiés par M. de Lesseps, que dans le cas où ce grand travail s'exécutera, le Vice-roi d'Égypte fournira les ouvriers nécessaires, et que ces travailleurs seront pris parmi les fellahs d'Égypte. Or, il me semble que le grand *desideratum* dans ce projet, c'est le travail, et on nous dit qu'il sera fourni par l'Égypte. On nous dit également que Saïd-Pacha a fait une concession à M. de Lesseps, pour l'exécution de cette entreprise immense et colossale.

» Mais comment doit-elle être exécutée? Si je me

place au même point de vue que M. de Lesseps, je dirai qu'il ne faut pas moins de cent mille travailleurs. Et où trouvera-t-on ce nombre immense de travailleurs de bonne volonté pour se laisser engager? Naturellement, il faut les trouver en Égypte. On a dit qu'il s'agit d'une œuvre de grande utilité et d'une vaste importance nationale. Cela peut bien être. Mais je dis qu'elle ne peut être accomplie par le travail libre, mais qu'il faut du travail forcé; et que s'il doit être fait par les fellahs d'Égypte, le Vice-roi les fera enlever à leurs paisibles demeures, et les forcera, contre leur gré, à abandonner leurs familles, à travailler dans le désert, et à devenir, sous tous les rapports, des esclaves, juste autant que les esclaves des Indes occidentales. Ces pauvres gens sont maintenant occupés à leurs travaux domestiques et à cultiver leur petite ferme le long des bords du Nil; il n'y a pas même encore un nombre suffisant de travailleurs pour cette fin; et cependant on propose de forcer cent mille d'entre eux à devenir des travailleurs pour un ouvrage qui, en réalité, n'a aucun rapport avec l'Égypte! Tel est le point de vue où je voudrais placer l'entreprise aux yeux de la Société commerciale de Londres et de l'Europe civilisée. La prospérité commerciale de ce grand pays a été la merveille du monde; mais elle n'a pas été conquise par le travail d'esclaves. Au contraire, ce pays a été le premier à délivrer les

esclaves des Indes occidentales au prix de millions. Voilà pourquoi je pose cette question : l'Angleterre donnera-t-elle sa sanction à l'introduction du travail d'esclaves en Égypte, après avoir payé 50 millions de livres sterling pour la libération des esclaves dans les Indes occidentales? Je le répète : si cette entreprise doit être menée à bout, conformément au projet actuel, elle ne peut être accomplie que si les Anglais deviennent les promoteurs du travail des esclaves en Égypte pendant vingt ans à venir. Ces pauvres créatures vont être forcées de travailler dans le désert et de mener une existence misérable à 80 ou 100 milles de distance de toute habitation humaine. Tel est le point de vue d'où je désirerais envisager l'entreprise devant une réunion de négociants anglais, et leur démontrer qu'il s'agit d'un projet plus digne du temps des Pharaons que des Anglais du dix-neuvième siècle. Cette entreprise me paraît être une œuvre aussi faisable que la construction d'une pyramide; et quant aux frais de construction, je suis persuadé qu'au lieu de 8 millions de livres, il faudra au moins trois fois cette somme, et que l'œuvre ne peut être achevée en sept ou huit ans. J'ai la conviction qu'il est impossible de l'achever avant vingt ou trente ans.

» Nous avons entendu parler d'une œuvre semblable, entreprise sur les bords du Nil par Méhémet-Ali; cet ouvrage aurait sans doute offert des avan-

tages nombreux pour l'Égypte, et on y a travaillé avec énergie, lorsque j'habitais l'Égypte pendant le règne de Méhémet-Ali. Mais après sa mort, le travail fut abandonné; et la même chose pourrait bien arriver pour l'entreprise dont il s'agit aujourd'hui; elle peut être commencée sous le règne de Saïd-Pacha et avancer tant qu'il est vivant; mais il peut mourir dans deux ou trois ans; car ces Vice-rois n'ont pas la vie bien longue; et s'il meurt dans ce temps, alors permettez-moi de demander ce que deviendra l'entreprise? Il se peut bien que son successeur ne permette pas à un seul homme d'être employé aux travaux. Je dis donc qu'en considérant ce projet d'un point de vue philanthropique, je pense que c'est une entreprise à laquelle le monde commercial de Londres ne doit jamais donner sa sanction, attendu que c'est une entreprise proposée pour être exécutée au moyen du travail d'esclaves.

» M. LANGE. L'honorable gentleman qui vient d'adresser la parole à l'assemblée a exprimé ses doutes sur la possibilité d'exécuter cette entreprise; il a de plus avancé des arguments contre le projet, en priant l'assemblée de le considérer du « point de vue philanthropique », et il a prétendu qu'il ne peut être accompli qu'au moyen de corvées forcées ou de travail d'esclaves. Je tâcherai de répondre à ces objections par un petit nombre de faits. D'abord

l'honorable gentleman paraît ignorer ce fait, que pendant les deux dernières années, toutes les démarches possibles ont été faites pour s'assurer que le projet est exécutable. Rien n'a été négligé quant aux moyens que la plus mûre délibération pouvait conseiller pour arriver à cette conclusion. (Écoutez, écoutez!) Le projet a été soumis à quelques-uns des plus éminents et des plus habiles ingénieurs de l'Europe; et ces messieurs se sont rendus sur les lieux pour examiner tout le terrain traversé par le canal, le Vice-roi étant décidé à ne négliger rien pour dissiper toute espèce de doute sur la possibilité de l'entreprise; et à présent, pour que le meeting ne conserve plus aucun doute à ce sujet, je citerai les noms des ingénieurs auteurs du rapport sur le projet, et ce rapport parle par lui-même. Voici les noms de ces messieurs.

» M. Lange donne ici les noms de tous les membres de la Commission internationale, que nos lecteurs connaissent parfaitement. Puis il continue :

« Or, je pense que les noms de ces messieurs sont une garantie suffisante de leur honorabilité; et ils ont été de l'avis unanime que l'entreprise est parfaitement praticable. (Écoutez, écoutez!) Au meeting de Bristol, M. Slaughter a dit que feu M. Rendel lui a assuré qu'il considérait l'entreprise non-seulement comme une œuvre d'une grande importance nationale, mais aussi comme une œuvre

ne présentant aucune espèce de difficultés qui ne pourraient être surmontées. (Écoutez, écoutez!) Voilà ce que je dirai relativement à la possibilité de l'entreprise. J'ajouterai à présent un mot ou deux sur l'entreprise au « point de vue philanthropique », sur lequel l'honorable gentleman a insisté si longtemps. Je le prie ainsi que le meeting de se rappeler que l'Égypte sous les anciennes dynasties était un pays très-différent de ce qu'elle est aujourd'hui, et qu'elle a fait dans les dernières années de grands pas vers la civilisation et l'amélioration de la situation des populations. C'est précisément à l'égard du Vice-roi actuel que je puis dire que personne ne peut faire plus pour ses sujets qu'il n'a fait depuis son avènement au pouvoir. (Écoutez, écoutez!) Dernièrement, il a fait un voyage dans ses provinces du Soudan, et s'est assuré par ses propres yeux de leur état et de ce qu'il fallait surtout au peuple pour améliorer sa position. (Écoutez, écoutez!) Il a nommé cinq nouveaux gouverneurs; et, quelque étrange que cela paraisse, il a nommé un chrétien gouverneur d'une de ses plus vastes provinces, en dépit des représentations de ses conseillers. (Écoutez, écoutez!) Je dois encore ajouter que les impôts, qui sous les anciens régimes pesaient lourdement sur le peuple, ont subi une complète révision par le Vice-roi actuel, et qu'il les a considérablement réduits. Il a donné ordre à ses cheiks de veiller

avec soin sur les besoins de ses sujets, de les traiter avec douceur, de percevoir les impôts avec indulgence; et afin d'empêcher les agents de montrer trop de zèle pour les intérêts de leurs maîtres, ils ont des instructions pour se procurer le taux des fermages exigés par les propriétaires de terre en cas qu'il existe des doutes, et de percevoir les taxes quand ils ne sont pas occupés à la moisson, pour ne pas entraver les travaux. Il a pris également une foule de mesures d'une grande utilité publique, qui démontrent toutes combien il est préoccupé de faire le bien de ses sujets et d'améliorer leur condition sociale et morale. (Écoutez, écoutez!) Ensuite, à l'égard de ce qu'a dit l'honorable gentleman sur « l'esclavage et les pauvres gens enlevés à leurs paisibles demeures » : et tout le reste, je puis dire seulement que ceux qui seront employés à l'entreprise seront des travailleurs libres, et qu'aucun d'eux ne sera forcé. Au contraire, ils ne seront que trop heureux de profiter de l'occasion d'être employés à ces travaux; et cela pour la meilleure raison possible, savoir, parce qu'ils seront payés un franc par jour, à peu près trois fois autant qu'ils reçoivent aujourd'hui pour leur travail chez eux. (Écoutez, écoutez!) Ensuite, c'est la seule classe de gens qui puisse être employée aux travaux; car nos ouvriers ne pourraient jamais travailler exposés aux rayons du soleil brûlant de ce climat, auquel la population de ce

pays est habituée dès la jeunesse, de sorte que le travail n'épuise pas si vite leurs forces. (Écoutez, écoutez!) Puis, à cause de la grandeur de l'entreprise, il est très-important d'avoir un travail à bon marché, et nous ne pourrions pas l'avoir si nous étions obligés d'employer nos ouvriers. Mais le meeting peut être sûr que ce sera du travail libre et non du travail d'esclaves, comme l'honorable gentleman le craint. (Écoutez, écoutez!) Je suis heureux de pouvoir dire que le Vice-roi, qui est un très-ancien ami de M. de Lesseps, est aussi un ami ardent du progrès et des améliorations; et quant à ce qu'a dit M. Fowler sur le projet, qu'il était plus digne du temps des Pharaons et des pyramides, bon Dieu, messieurs, je vous fais juges : est-ce là un argument qui puisse être avancé contre une grande œuvre nationale et publique, dans cette époque de civilisation, de science et de progrès? Sera-t-il dit au monde que dans un meeting représentant les intérêts commerciaux de cette vaste métropole, de pareilles manières de voir ont trouvé un écho ou un seul appui? Je ne puis le croire, et je suis pleinement persuadé qu'elles ne seront partagées par aucun gentleman présent à cette assemblée. (Écoutez, écoutez!) Réellement, je me perds à comprendre sur quel fondement un pareil argument a été avancé. (Vifs applaudissements.)

» M. GOODLIFF. Monsieur le président, il me semble

que nous ne sommes pas venus ici pour discuter les détails sur lesquels a insisté M. Fowler, ou les frais de l'entreprise ou la nature du travail par lequel elle doit être exécutée; tout cela, ce sont des questions de considération future, en cas que nous admettions aujourd'hui la possibilité du projet. (Écoutez, écoutez!) En même temps, je pense que la discussion de ces divers points a pris assez de temps pour démontrer combien il est important que l'on fasse de tels projets un objet de discussion publique. (Écoutez, écoutez!) M. Fowler, certainement, a envisagé la chose d'un point de vue nouveau; mais si toute la question ne dépendait que de cette considération, il me semble que la réponse ne serait pas difficile à trouver. Car, j'en suis persuadé, l'honorable gentleman admettra que rien n'est plus propre à introduire la civilisation et la prospérité chez un peuple comme les Égyptiens que de grands travaux de la nature du canal et des chemins de fer. (Écoutez! écoutez!) Il a été dit par une haute autorité que le commerce était le grand civilisateur du monde. Et pourquoi l'Égypte ne participerait-elle pas à ces avantages? (Écoutez, écoutez!) En ce qui concerne l'argument du « travail forcé », je vous demande quelle quantité de « travail forcé » a-t-il été nécessaire d'employer aux chemins de fer actuellement en construction dans l'Égypte et dans l'Inde! (Écoutez, écoutez!) Et cependant il n'y a pas encore si

longtemps que de pareilles entreprises, dans ces pays, étaient considérées comme purement chimériques : comme, par exemple, le grand télégraphe à travers l'océan Atlantique, qui offrira les plus sûrs avantages non-seulement à toute l'Europe, mais au monde civilisé tout entier. (Écoutez ! écoutez !) Je maintiens que ce canal ne sera pas moins avantageux, non-seulement pour le monde commercial de Londres, mais aussi pour toute l'Europe ; et je suis heureux de dire que ce n'est pas une entreprise qui réclame l'assistance du gouvernement de ce pays ; car dans ce pays, toute grande entreprise commerciale est l'œuvre de quelques hommes de commerce, entièrement indépendants des secours du gouvernement, quand même il serait désirable que le gouvernement accordât son appui à une œuvre d'une telle grandeur ; mais nous pouvons marcher sans lui, comme nous l'avons vu dans le cas du chemin de fer de l'Euphrate, qui sera une œuvre de la plus grande importance.

» M. DE LESSEPS. M. Fowler ayant invoqué les sentiments de philanthropie et de libéralisme de l'assemblée pour appuyer les motifs de son opposition à l'entreprise du canal de Suez, je me crois obligé de prendre de nouveau la parole et de repousser hautement un semblable système. On vient de me dire que M. Fowler a habité l'Égypte ; je regrette de ne pas avoir eu l'honneur de l'y connaître, quoique j'aie, à

plusieurs reprises, résidé dans ce pays depuis vingt-cinq ans. Il avoue lui-même qu'il n'a jamais approché le Vice-roi d'Égypte, S. A. Mohammed-Saïd-Pacha ; mais moi qui connais ce noble prince depuis son enfance, il me sera permis de venir déclarer que j'ai rencontré peu de personnes qui aient naturellement des sentiments plus humains, plus généreux et plus libéraux que lui. C'est un fait fort connu aujourd'hui qu'il a pratiqué officiellement ces sentiments, qu'il a donné à son pays la liberté du commerce intérieur, qu'il a complété l'affranchissement des fellahs, devenus aujourd'hui les propriétaires libres du sol cultivable de l'Égypte ; et que peu de princes, même en Europe, pourraient présenter, en moins de trois années d'exercice du pouvoir, une liste aussi longue de bienfaits et d'améliorations destinées à augmenter le bien-être et la prospérité de leur pays.

» On a parlé de traitements inhumains exercés envers les ouvriers égyptiens, de mortalités extraordinaires provenant de mauvais traitements pendant l'exécution des travaux ; mais les exemples que l'on va chercher jusqu'à l'époque des Pharaons n'ont plus, Dieu merci, la moindre application de nos jours.

» Le règlement décrété par le Vice-roi lui-même, concernant la conduite des ouvriers qui seront appelés aux travaux du canal de Suez, est imprimé dans le second volume de documents que j'ai publié en

Angleterre, et j'ai entendu beaucoup de personnes dire que partout un pareil règlement pourrait servir de modèle. Le Vice-roi paye, aussi bien et quelquefois plus que les particuliers, les ouvriers employés par lui dans ses propriétés ou pour les services publics.

» Il y a des circonstances exceptionnelles dans lesquelles les populations travailleuses sont louées lorsque les besoins de l'agriculture les laissent libres; mais c'est pour réparer les canaux qui servent à l'irrigation de leurs champs, et ce travail est une des conséquences de la condition physique de l'Égypte. Le principe des corvées est d'ailleurs encore maintenu en Europe; et en France, elles existent sous le nom de prestation en nature. Je vais d'ailleurs citer un fait concluant en faveur de la manière dont les grands travaux sont actuellement conduits en Égypte.

» Il y a quelques mois, il a fallu élargir, approfondir et rendre à la navigation le grand canal Mahmoudieh qui va d'Alexandrie au Nil. 115,000 hommes ont été employés à ce travail pendant 22 jours; ils ont transporté 4 millions de mètres cubes de terre; ils ont été si habilement dirigés par l'ingénieur égyptien qui en était chargé, si humainement traités sous les yeux du Vice-roi lui-même qui est venu les surveiller, que sur cette masse d'individus il n'y a eu que 5 malades par 1,000 hommes, et point de mortalité.

» M. ARBUTHNOT. J'ai l'honneur de proposer au meeting une résolution que j'ai entre les mains, et qui, je l'espère, recevra la cordiale et unanime approbation du meeting. Je suis venu ici aujourd'hui pour entendre les explications de M. de Lesseps et de M. Lange, et je dois dire que j'ai entendu les expositions de ces deux messieurs avec une grande satisfaction. Comme nous avons entendu tout ce qu'ils avaient à dire sur le sujet, il nous reste seulement à exprimer une opinion relativement au projet. C'est un projet de la plus grande importance pour les intérêts commerciaux de ce pays; et pour être convaincu de ce fait, on n'a qu'à jeter un coup d'œil sur la carte, qui, je le pense, éloignera toute espèce de doutes au sujet de cette entreprise. Cependant, il y a une considération importante qu'il ne faudrait pas perdre de vue : c'est l'influence que le projet exercera au point de vue politique. La question des conséquences politiques est une question très-importante; mais comme il n'est pas nécessaire de la discuter ici, je ne m'y arrêterai pas, surtout parce que la résolution que je vais proposer n'engage pas le meeting à exprimer une opinion politique. Voici cette résolution :

« Que le canal proposé à travers l'isthme de Suez
» ayant été déclaré praticable par des ingénieurs
» compétents, et toutes les nations ayant été in-
» vitées à prendre part à l'entreprise, qui ne sera

» pas placée sous la protection exclusive d'un gouvernement en particulier, le meeting étant parfaitement satisfait des explications données par M. de Lesseps, est persuadé que le succès du canal sera éminemment avantageux pour les intérêts commerciaux de la Grande-Bretagne. »

» Qu'il me soit permis de dire que c'est avec grand plaisir que je propose cette résolution.

» M. LANGE. M. de Lesseps vient d'expliquer la manière dont les travailleurs seront employés, et je puis affirmer que la crainte de M. Fowler, que le travail ne doive être du travail forcé, est tout à fait dénuée de fondement. (Écoutez, écoutez!) Je crois qu'autrefois, il y a déjà longtemps, on a dû avoir recours au travail forcé; mais ces temps sont passés, et il n'est plus nécessaire. (Écoutez, écoutez!) M. Fowler a dit encore que ce canal sera moins avantageux pour l'Égypte qu'un chemin de fer; mais ce n'est pas le profit qui doit échoir à ce pays que nous discutons aujourd'hui; il s'agit des avantages que cette entreprise donnera à l'Angleterre. (Écoutez, écoutez!) Cet argument que les avantages résultant du canal pour l'Égypte ne sont pas grands, je le considère même comme très-favorable au projet; car il fait voir au moins que le plan n'a pas été engendré par une politique égoïste, tandis que d'un autre côté on admet que le canal sera d'un avantage presque incalculable pour ce pays. (Écoutez, écou-

tez!) Qu'il soit ou non avantageux pour l'Égypte, c'est une question qui regarde le Vice-roi, et il sait mieux que personne comment traiter ses propres affaires. (Écoutez, écoutez!) M. Arbuthnot a dit que le projet a un côté politique; mais, comme il l'a très-bien observé, il ne s'agit pas dans ce moment de cette question; tout ce que nous demandons à ce meeting est d'exprimer une opinion sur l'utilité de l'entreprise et sur son importance pour les intérêts commerciaux de ce grand pays. (Écoutez, écoutez!) Si vous prêtez votre concours à ce point de vue, vous ne ferez que ce qui a déjà été fait par les villes de commerce les plus importantes de ce pays, ainsi que de l'Écosse et de l'Irlande : par exemple, Liverpool, Manchester, Dublin, Cork, Belfast, Glasgow, Édimbourg, Aberdeen, Newcastle, Hull, Bristol et Birmingham. Partout des résolutions favorables ont été adoptées; et dans beaucoup de ces villes, la nécessité de soumettre les résolutions à leurs représentants au Parlement a été fortement mise en avant, pour vaincre toute opposition de la part du gouvernement de ce pays. Jusqu'aujourd'hui le gouvernement anglais s'est tenu à l'écart, et n'a exprimé publiquement aucune opinion. Mais si quelque opposition existe, tout ce que nous demandons, c'est que les raisons en soient franchement et ouvertement expliquées. Alors il restera à voir si l'on permettra que les craintes de fantômes politiques em-

pêchent la construction d'un projet admis par la voix générale de ce pays comme étant d'un avantage immense pour ses intérêts commerciaux. Aujourd'hui nous venons au milieu de vous, Messieurs, représentants de la plus grande cité commerciale du monde, vous demander de prononcer votre verdict et de couronner nos efforts de votre sanction et de votre approbation. (M. Lange reprend sa place, accompagné de vifs applaudissements.)

» M. FOWLER. Me sera-t-il permis de dire quelques mots en réponse? Je n'ai pas mis en doute les avantages que l'Égypte retirerait de l'introduction de chemins de fer ou de canaux dans ce pays. Mais ce que je dis, c'est que le canal projeté ne traversera aucune partie de l'Égypte; qu'il sera au contraire à 70 ou 80 milles de l'Égypte, du moins des parties cultivées de ce pays. Il ne peut donc pas être si avantageux pour ce pays qu'un chemin de fer traversant directement le centre de l'Égypte. Mais ce canal doit passer en vérité à travers un désert, et il ne sera de nul avantage pour aucun endroit. Il a été dit que le Vice-roi avancera de ses propres revenus la somme de 1,200,000 livres sterling pour la construction de ce canal, et qu'il se chargera d'approvisionner les travailleurs au prix de 10 deniers par jour. Or, je dis que le Vice-roi se remboursera de ses avances sur les salaires des fellahs, et que bien loin de recevoir 10 deniers par jour, ils ne

recevront en réalité qu'un penny. Quant au mode d'employer ces travailleurs, j'en appelle à tout gentleman dans cette salle qui connaît un peu l'Égypte, et je lui demande si ce n'est point un fait que ces pauvres créatures sont enlevées de leurs terres et forcées de travailler comme des esclaves en menant une existence des plus misérables. J'ai connu plus d'un de ces malheureux qui étaient forcés de passer toute une journée sans recevoir aucune espèce de nourriture. Je parle avec une expérience de dix ans que j'ai passés en Égypte; et quoique pendant ce temps je n'aie pas eu le bonheur d'avoir des relations avec les personnages élevés et puissants, comme M. de Lesseps en a eu, cependant mes occupations dans ce pays m'ont mis en état d'avoir quelque connaissance du peuple, de ses mœurs et habitudes, et particulièrement des fellahs; et je dis, après ce que j'ai vu, que si cette entreprise doit être exécutée par le travail des fellahs, leur condition sera pire que celle des esclaves des Indes occidentales n'a jamais été. Je sais que lorsque le canal Mahmoudieh était en voie de construction, les fellahs y ont été trainés par force, et qu'ils ont été laissés souvent toute une journée sans un morceau de nourriture, et qu'ils ont été payés non pas 10 deniers par jour, mais 30 paras, ce qui fait à peu près 1/2 denier 1/2 de notre monnaie. Je sais aussi que le chemin de fer du Caire a été construit

à l'aide du travail forcé, et que les travailleurs n'ont pas été payés plus de 2 deniers par jour.

» UNE VOIX. Quelle est la nature de la concession donnée par le Vice-roi d'Égypte?

» M. LANGE. C'est une concession accordée par le Vice-roi à M. de Lesseps pour l'autoriser à former une Compagnie universelle en vue de l'exécution de ce projet auquel tous les pays sont invités à prendre part.

» M. ARBUTHNOT. J'espère que la résolution proposée par moi recevra l'approbation unanime de l'assemblée.

» M. le capitaine HARRIS. C'est avec grand plaisir que j'appuie la résolution; et en le faisant, je saisis l'occasion de dire, qu'en qualité de membre de la Commission internationale, j'ai assisté à la réunion tenue à Paris, et que le projet y a été discuté sous toutes les faces; chacun a été de l'avis que c'est un projet de la plus grande importance pour le commerce de l'Europe entière, et il n'a été approuvé qu'après avoir subi le plus rigoureux examen auquel jamais entreprise ait été soumise. (Écoutez, écoutez!) Cette réunion ne comptait pas moins de cinq administrateurs des travaux publics d'autant de pays du continent. Toutes les conséquences du projet ont été discutées avec profondeur, et ils ont donné leur approbation unanime et cordiale. (Écoutez, écoutez!) Quant à la navigabilité de la mer

Rouge, je prends la liberté de dire que j'ai formé mon opinion là-dessus après avoir fait non moins de 70 voyages en montant et descendant la mer Rouge, et je n'hésite pas à dire qu'elle est aussi navigable pour des navires à voiles que le canal de la Manche ; de plus, lorsque le canal de Suez sera ouvert, les vapeurs prédomineront, et il n'y aura que peu de navires à voiles suivant cette route. (Écoutez, écoutez !)

» M. ANDERSON. Quoique je sois venu à ce meeting, mon intention n'était pas de prendre part à la discussion, bien que je porte un grand intérêt à ce projet. Mais comme j'ai entendu affirmer que la Compagnie Péninsulaire et Orientale avait manifesté quelque opposition à cette entreprise, je prends la liberté de dire, au nom de cette Compagnie, comme son vice-président, que nous n'avons exprimé aucune opinion hostile ; car le projet ne peut d'aucune manière porter atteinte aux intérêts de la Compagnie. Il nous amènera peut-être quelque concurrence ; mais si une compagnie ne peut pas soutenir la concurrence, elle n'a pas à se mêler d'affaires. (Écoutez, écoutez !) Je n'ai pas le moindre doute que l'entreprise, si elle est exécutée, ne doive avoir les plus beaux résultats pour les intérêts commerciaux de ce pays. (Écoutez, écoutez !)

» La résolution a été adoptée contre une seule voix.

» L'assemblée se sépare ensuite après avoir voté des remerciements unanimes au président sir James Duke. »

« RÉOLUTION.

» Que le canal proposé à travers l'isthme de
» Suez ayant été déclaré praticable par des
» ingénieurs compétents, et toutes les nations
» ayant été invitées à prendre part à l'entre-
» prise, qui ne sera pas placée sous la protec-
» tion exclusive d'un gouvernement en parti-
» culier, le meeting, étant parfaitement satisfait
» des explications données par M. de Lesseps,
» est persuadé que le succès du canal sera
» éminemment avantageux pour les intérêts
» commerciaux de la Grande-Bretagne. »

Sir JAMES DUKE, M. P., président.

ANNEXES.

ANNEXES.

« Je crois devoir placer à la suite des procès-verbaux des meetings de l'Angleterre l'appréciation qui vient d'en être faite dans une publication parisienne (*Journal de l'isthme de Suez*, numéro du 25 juin 1857) par mon savant collaborateur, M. Barthélemy Saint-Hilaire, qui a consacré comme moi ses efforts à la réussite de l'entreprise du canal de Suez, et dont le nom est aussi honorablement connu en Angleterre qu'il l'est dans son propre pays et dans le reste de l'Europe.

» FERD. DE LESSEPS. »

CARACTÈRE GÉNÉRAL DES MEETINGS

ANGLAIS

EN FAVEUR DU CANAL DE SUEZ.

Les prévisions que nous avons cru pouvoir exprimer dans notre numéro du 25 mai n'ont point été déçues, et les meetings qui ont suivi ceux dont

nous pouvions parler alors, ont été tout aussi favorables que les précédents. Glasgow, Aberdeen, Édimbourg, Newcastle, Hull, Birmingham et Bristol se sont prononcés aussi vivement que l'avaient fait Liverpool, Manchester, Dublin, Cork et Belfast. Nous avons fait connaître le résultat du meeting de Londres, qui est certainement d'une grande importance; mais quel qu'eût été ce résultat, que nous avons annoncé un peu plus haut, nous pouvions dès à présent juger l'ensemble du mouvement d'opinion qui vient de se produire en Angleterre. Dix-huit meetings, tous unanimes en notre faveur, suffisent pour qu'on puisse apprécier ce mouvement en pleine connaissance de cause et sans erreur possible.

Ce qui nous frappe d'abord dans tous ces meetings, c'est la parfaite loyauté qui n'a cessé de s'y produire en traits vraiment éclatants. L'accueil a été non-seulement sympathique et chaleureux pour un étranger; mais de plus, l'esprit public de l'Angleterre s'est élevé au-dessus de toutes les considérations d'intérêt national, quelque légitime d'ailleurs que fût cet intérêt; et la question a été embrassée dans toute sa grandeur et sa vérité. « Oui, l'ouverture de l'isthme de Suez sera utile au commerce » du monde entier; et c'est là le premier et suprême » motif qui justifie cette belle entreprise. En second » lieu, l'ouverture de l'isthme de Suez sera plus

» particulièrement utile au commerce de la Grande-
 » Bretagne, parce que c'est la Grande-Bretagne qui
 » a dans l'Asie les possessions les plus riches et les
 » plus vastes, les relations les plus importantes et
 » les plus étendues. »

Voilà ce que les meetings anglais ont déclaré, subordonnant ainsi, avec une magnanimité qui les honore, l'intérêt anglais à l'intérêt supérieur de la civilisation et de l'humanité. Il est même un meeting, celui d'Édimbourg et de Leith, qui est allé plus loin encore, et qui a déclaré que quand bien même les puissances de la Méditerranée, la France en tête, retireraient un avantage relativement plus grand du canal de Suez que l'Angleterre, ce ne serait pas un motif de s'abstenir en présence des avantages évidents que l'Angleterre elle-même en doit retirer.

Devant toutes ces manifestations si claires doivent tomber les suppositions peu bienveillantes qui redoutaient dans l'esprit anglais des tendances étroites. Pour notre part, ces suppositions nous ont toujours paru sans le moindre fondement; mais nous sommes heureux que les faits viennent leur donner un si puissant démenti.

A côté de ce premier caractère des meetings anglais, nous en voyons un second qui n'est pas moins digne de remarque et d'estime. Quelque évidente que fût la question, et quoique le bon sens suffît à la résoudre, il restait cependant, dans bien des dé-

tails, matière à discussion, comme pour toutes les affaires. On vient de voir, par le récit de ces réunions publiques, ce qu'a été cette discussion. Les longs extraits que nous avons donnés des comptes rendus des meetings, d'après les journaux des différentes localités, démontrent que la question de Suez a été débattue dans ces assemblées de commerçants comme elle pourrait l'être au Parlement. Les armateurs, les négociants, les manufacturiers, les capitalistes de la Grande-Bretagne étaient certainement les juges les plus sévères auxquels nous pussions nous adresser. Ils se sont montrés en même temps les juges les plus compétents et les plus éclairés. De notre part, l'enquête préparatoire, scientifique et technique, avait été poussée aussi loin qu'elle pouvait l'être; de leur part, l'enquête commerciale et maritime a été aussi approfondie que les intérêts du monde entier le réclament. La science avait prononcé avec l'autorité qui s'attache à ses décisions. Une autorité, si ce n'est plus haute, du moins plus efficace, vient de prononcer à son tour: c'est l'autorité de la pratique, attestant que l'ouverture de l'isthme de Suez, réunissant la Méditerranée à la mer Rouge, répond à un immense besoin, et que tout retard à l'établissement de cette communication nouvelle est un tort véritable fait à toutes les nations civilisées.

Ainsi, compétence et loyauté, voilà ce que nous

trouvons et ce que nous admirons dans les meetings anglais.

Ajoutez-y leur unanimité, qui est une garantie de plus non pas seulement de la puissance que doivent avoir leurs résolutions, mais de la vérité désormais indiscutable de ces résolutions. Est-il possible à aucun esprit de bonne foi de croire que dix-huit meetings anglais se soient trompés sur un intérêt anglais? Et quand tous ont répondu d'un bout du Royaume-Uni à l'autre avec cette admirable concordance, ne nous est-il pas permis d'affirmer sans la moindre hésitation, en nous appuyant sur ces adhésions invincibles, que la vérité est de notre côté? Ce n'est pas nous ici qui sommes juges dans notre propre cause, position toujours un peu suspecte, quelque respectable qu'elle soit dans bien des cas; ce sont des juges que rien ne pourrait corrompre et dans l'opinion desquels aucune divergence ne s'est produite.

Nous ne voulons pas exagérer notre succès; car il serait assez difficile de l'exagérer, puisqu'il a été aussi complet que possible. Mais nous pouvons à bon droit nous en sentir honorés. Nous pouvons remercier l'intelligence d'un grand peuple d'avoir si bien compris une œuvre qui, au fond, est faite pour lui plus que pour personne, mais qu'on lui représentait comme un danger, et comme un piège tendu par des rivalités hostiles. Il n'est rien de tel que la

discussion publique pour dissiper des nuages pareils ; aussi nous espérons bien sincèrement que la politique entendra enfin cet appel, et qu'elle n'hésitera point à ratifier ce qu'un journal anglais nommait récemment avec beaucoup de raison et d'esprit : « le PLÉBISCITE sur la question de Suez.

» BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE. »

« Ce recueil que j'adresse à des hommes politiques paraîtrait insuffisant, si je ne mettais sous leurs yeux les éléments des discussions politiques qui se sont élevées sur la question du canal de Suez.

» On a dit que l'ouverture de l'isthme africain menaçait la puissance anglaise dans les Indes, et l'on a cherché à cette occasion à réveiller les anciennes défiances de l'Angleterre à l'égard de la France.

» On a représenté le canal de Suez comme une cause de relâchement des liens qui existent entre l'Égypte et la Turquie, et comme pouvant provoquer l'indépendance du Vice-Roi d'Égypte.

» Enfin, au lieu d'avouer une opposition qui ne peut se dissimuler aujourd'hui, on s'est retranché

derrière des motifs fondés sur de prétendus intérêts de la Turquie, et l'on a attribué cette opposition aux membres du Divan, qui, de leur côté, la désavouent soit dans des correspondances qui m'ont été communiquées, soit dans leurs conversations avec les représentants des divers gouvernements qui n'ont pas craint de faire connaître leurs hautes sympathies.

» Ces trois questions des relations de l'Angleterre et de la France par rapport au canal de Suez, de la situation de l'Égypte à l'égard de la Turquie, et des intérêts de la Turquie dans le percement de l'isthme de Suez, ont été traitées, la première dans une lettre que j'ai adressée au début de l'entreprise à M. le vicomte Stratford de Redcliffe (1), et les deux autres dans des notes que je reproduis ici afin de compléter les documents soumis au jugement impartial de mes lecteurs.

» FERD. DE LESSEPS. »

(1) Première série des documents publiés par M. Ferd. de Lesseps, page 215.

CONSIDÉRATIONS SUR L'ÉGYPTE.

(Extrait de *l'Isthme de Suez*, journal de l'union des deux mers,
25 août 1856.)

Si l'on considère avec attention l'état particulier de chacun des pays qui composent la monarchie ottomane, il est impossible de ne pas être frappé des conditions exceptionnelles dans lesquelles se trouve l'Égypte.

La population de l'Égypte n'a point d'analogie avec celle du reste de l'empire. Elle n'est ni turque, ni grecque, ni arabe. Les habitants de la vallée du Nil sont le même peuple que les Égyptiens des Pharaons. Pour peu qu'on ait vécu au milieu d'eux, on ne saurait conserver de doute à cet égard. Conformation corporelle, dispositions intellectuelles, mœurs, préjugés, ils ont à peu près tout gardé de l'ancienne race; et les révolutions qui ont si souvent changé la face politique de l'Égypte n'ont pas sensiblement altéré le type primitif de la population indigène.

C'est dire assez que les Égyptiens de nos jours ont hérité des qualités et des défauts des Égyptiens des temps antérieurs. Or, à remonter jusqu'aux

saintes Écritures, tous les documents historiques s'accordent pour marquer d'un même trait les côtés saillants du caractère national. L'Égyptien a cela de commun avec les autres individus d'origine éthiopienne, que, léger, nonchalant et doux à l'ordinaire, il se montre par moments opiniâtre, énergique et animé des plus violentes passions. Par un singulier contraste, il joint à beaucoup d'intelligence une imprévoyance et une incurie de ses propres intérêts, qui souvent dépassent toutes les bornes; à une humeur facile et généralement sociable, une répugnance naturelle pour ce qui vient de l'étranger; à une soumission presque passive au pouvoir qui se fait directement sentir, une grande propension à méconnaître l'autorité dont l'action est éloignée.

L'histoire ancienne et moderne nous apprend que, par leur courage inné, leur aptitude aux travaux les plus divers et leur vigueur dans l'action, les Égyptiens sont capables de grandes choses. Mais c'est à la condition qu'ils soient soumis à un régime approprié à leur nature, et dirigés par une main habile et ferme. Abandonnés à eux-mêmes, livrés à leur libre arbitre, ils manquent d'initiative, de ressort, d'élan pour améliorer leur propre situation, et le sentiment du devoir ne supplée que bien rarement chez eux à l'absence de ces qualités.

A côté de la population indigène, et l'entourant de toutes parts, sont les Arabes du désert. Ce voi-

sinage est souvent une cause de collisions sanglantes et de ruine pour les campagnes limitrophes, toutes les fois que l'autorité ne sait pas les protéger contre les déprédations des tribus nomades.

Ainsi une imprévoyance, une légèreté qui rendent toujours nécessaires le contrôle et la direction du pouvoir; une insoumission traditionnelle à l'autorité qui paraît dépourvue de force virtuelle et de moyens spontanés d'action; quelques mauvais penchants à refréner : voilà des données dont il faut tenir grand compte dans l'appréciation de l'état moral et social de la population égyptienne.

Les circonstances physiques sous l'influence desquelles l'Égypte est placée ne sont pas moins remarquables.

L'Égypte, on le sait, est une des plus fertiles contrées du globe. L'abondance et la variété de ses récoltes sont proverbiales; et pendant une longue suite de siècles, son importance politique a tenu en grande partie à son importance comme pays de production. Toutefois, par opposition à ce qui se voit dans les autres contrées favorisées de la nature, la fécondité du sol repose, en Égypte, sur un fait unique, l'existence du Nil, dont les crues annuelles viennent rafraîchir et fertiliser la terre. Privée des inondations, l'Égypte ne serait qu'un désert; elle n'existe que grâce au Nil; elle ne vit qu'en vertu du phénomène des crues périodiques, dont le retour

est heureusement aussi régulier que les révolutions des astres.

Mais le fleuve n'étend guère de lui-même ses bienfaits au delà de ses rives, et son flot ne baigne naturellement que des terrains resserrés dans d'étroites limites. De là la nécessité de recourir à des procédés artificiels pour ménager, diriger les eaux, de manière à les répandre sur les points les plus reculés du territoire; de là l'urgence d'un vaste système de canalisation, d'endiguement et de barrages, dont l'entretien ne peut être négligé un seul jour, sans que la stérilité et la ruine d'une portion plus ou moins étendue de l'Égypte, s'ensuivent. Or, on doit tenir pour certain que ces travaux, exigeant une étude générale des besoins du pays, de grands moyens d'exécution et des avances considérables, ne seront jamais accomplis s'ils sont abandonnés à l'incurie des particuliers, dont les ressources en tout genre sont d'ailleurs trop bornées pour en assurer l'exécution. C'est donc à l'administration seule qu'il appartient d'y pourvoir.

Ainsi, voilà un grand pays, une riche contrée dont non-seulement la prospérité, mais l'existence même, dépendent entièrement du bon ou du mauvais vouloir, de la force ou de la faiblesse du pouvoir qui préside à ses destinées. Il est aisé de déduire les conséquences d'une telle situation. Nous nous bornerons, pour le moment, à rappeler que sous le

gouvernement des mamelouks, auquel l'expédition française porta les premiers coups et que Méhémet-Ali finit par anéantir, les canaux de l'Égypte étaient comblés pour la plupart, les moyens d'irrigation presque tous détruits, la population en décroissance, et les sources de la production à peu près taries.

Enfin, la position géographique de l'Égypte lui donne aux yeux du monde une valeur que ne possède aucune autre fraction de l'empire ottoman. Placée sur les confins de l'Afrique et de l'Asie, baignée d'un côté par la mer Rouge et de l'autre par la Méditerranée, l'Égypte est la route la plus courte, la plus directe entre l'Occident et l'extrême Orient, le point central des immenses relations qui lient aujourd'hui l'Europe, les Indes, la Chine et l'Océanie. Après que la découverte du passage par le cap de Bonne-Espérance eut ouvert une voie de communication rivale, on a vu, durant une longue période, la route tracée par Vasco de Gama enlever à l'Égypte le mouvement du commerce de la Chine et des Indes. Mais alors la route du Cap n'a pas été préférée seulement parce qu'elle évitait les transbordements et parce qu'elle offrait à l'ancienne navigation une économie de temps et d'argent. Ce n'est point pour ces motifs seuls qu'elle a été choisie, tout puissants qu'ils étaient : elle a été de plus une nécessité pour le commerce, par la raison toute simple

que la route de l'Égypte avait cessé d'être praticable.

L'état d'anarchie qui, sauf de rares intervalles, n'avait cessé de désoler ce pays depuis le quinzième siècle, les troubles dont il avait été constamment le théâtre, le fanatisme et les habitudes inhospitalières de ceux qui le gouvernaient, avaient élevé une barrière que le commerce, effrayé du défaut de sécurité, n'essayait plus de franchir. L'Égypte, comme point géographique, offre naturellement aux communications de l'Occident avec l'Orient le trajet le plus avantageux ; et ce privilège elle ne peut le perdre qu'autant que sa situation intérieure détruit l'œuvre de la nature. La preuve en est que du moment où l'ordre a été rétabli dans ce pays, où les intérêts étrangers y sont devenus l'objet d'une protection intelligente et suivie, la route par l'Égypte s'est de nouveau ouverte au commerce du monde. Sous ce rapport, l'Égypte a recouvré déjà en partie l'importance dont elle était déchue ; et cette importance sera d'autant plus grande, les intérêts des nations commerçantes d'autant mieux garantis, qu'une administration éclairée et pourvue de ressources suffisantes aura su rendre le passage plus facile et plus sûr.

De ce que l'Égypte se distingue par une population dont le caractère lui est particulier, par des conditions physiques d'existence qui n'appartiennent

qu'à elle seule et par une position géographique qui fait converger vers elle les plus grands intérêts, il est permis de conclure qu'elle a des éléments de force et tout ensemble des causes de dépérissement, des besoins, un mouvement social, une vie enfin, qui lui sont propres. C'est ce qui explique pourquoi l'Égypte n'est jamais restée d'une manière permanente à l'état de simple province, quelle qu'ait été la puissance sous le sceptre de laquelle la conquête l'ait fait tomber.

Toutes les fois que l'Égypte a été réduite par accident à la condition de simple province, c'est-à-dire placée sous un régime commun à d'autres possessions, cette alternative s'est invariablement présentée : ou les principes de sa prospérité ont été étouffés par un système d'administration qui n'était pas approprié à ses besoins ; ou bien elle a recouvré l'indépendance, soit à cause de la faiblesse et de l'impéritie de la métropole, soit par la défection de gouverneurs habiles à tirer parti des forces du pays au profit de leur propre grandeur.

Qu'a-t-on vu, par exemple, depuis la conquête de l'Égypte par le sultan Sélim en 1517 ? Son fils et successeur, Soliman le Législateur, était à coup sûr un prince d'une habileté et d'une expérience consommées. Il avait judicieusement reconnu que l'Égypte devait être gouvernée d'une manière particulière. Mais il s'était trompé sur un point. En posant des li-

mites trop étroites à l'autorité des pachas envoyés au Caire en qualité de gouverneurs, en ne leur donnant qu'une position précaire, sans consistance, il leur avait ôté l'influence et le crédit nécessaires pour résister aux intrigues, aux factions et à l'esprit de rébellion dont le germe est toujours quelque part en Égypte. Les mamelouks profitèrent de cette circonstance pour s'emparer du pouvoir et devenir en réalité les maîtres du pays. Les gouverneurs ottomans finirent bientôt par n'être plus que leurs prisonniers ; et la Porte , privée de toute intervention dans l'administration de l'Égypte, réduite à la promesse d'un faible tribut qui , de fait, n'était jamais acquitté, ne conserva pendant plus de deux cents ans qu'une autorité purement nominale sur la conquête de Sélim.

Le général Bonaparte avait commencé , au pied des Pyramides , l'œuvre de la destruction du gouvernement des Beys , le pire de tous ceux qui ont pesé sur l'Égypte. Au départ de l'armée française, les troupes ottomanes, avec l'assistance des Anglais, avaient installé des gouverneurs turcs dans les villes. Mais la Sublime Porte n'avait point encore recouvré la possession effective du pays. Le désordre y régnait à ce point que les représentants du souverain s'y voyaient frappés d'impuissance. On peut dire que c'est Méhémet-Ali qui a rendu l'Égypte au Sultan, et qui l'a rendue dans la plé-

nitude de ses ressources et dans toute sa valeur sociale, de telle sorte qu'elle fût à même de prêter à la métropole un utile concours en soldats et en subsides.

Mais croit-on que Méhémet-Ali, malgré ses éminentes qualités, eût accompli son œuvre s'il n'avait été investi que d'une autorité temporaire et limitée? Simple gouverneur de province, Méhémet-Ali serait-il parvenu à anéantir les tronçons toujours vivaces des milices circassiennes; à comprimer les ferments d'anarchie qui se produisaient sous toutes les formes; à mettre fin aux déprédations d'un brigandage séculaire; à triompher de la formidable insurrection qui, en 1824, mit en feu la haute Égypte; à rendre les villes saintes à la vénération des musulmans; à restaurer l'ordre et le travail, exilés depuis si longtemps; à réparer et à étendre, dans des proportions inconnues jusqu'à lui, la canalisation de la vallée du Nil; à donner à l'agriculture l'impulsion qui a décuplé la valeur du mouvement commercial de l'Égypte? Simple gouverneur de province, Méhémet-Ali aurait-il, en un mot, créé l'administration active et vigilante qui, en fondant sur des bases solides la paix intérieure et la sécurité publique, a rouvert l'Égypte aux explorations des voyageurs, aux études de la science, aux entreprises du commerce étranger et au transit important de l'Angleterre avec les Indes?

Pour obtenir ces merveilleux résultats, il a fallu à Méhémet-Ali, outre son génie, un pouvoir permanent, incontesté, une complète liberté d'action, et quarante ans de travaux et d'efforts dirigés vers le même but. Il lui a fallu plus encore, pourquoi ne pas le dire? il lui a fallu la conviction intime que sa tâche serait continuée par sa famille, et qu'il travaillait pour sa postérité.

Il ressort évidemment des faits que nous venons d'exposer et des conséquences qui en découlent, que l'Égypte ne jouira jamais du calme intérieur et de l'entier développement de ses ressources, et ne sera jamais pour la métropole ni une possession assurée, ni une annexe utile, si elle n'est dotée d'institutions en rapport avec son état moral, d'un système d'administration spécialement approprié à ses besoins, d'un gouvernement ayant, avec une indépendance relative, des garanties de force et de durée.

La situation exceptionnelle de l'Égypte et la nécessité d'y pourvoir par la constitution également exceptionnelle de l'autorité locale ont déjà été reconnues par les hommes d'État de l'Europe et de la Turquie. Expression solennelle de la sagesse impériale, le hattî-schérif de 1841, conseillé par les grandes puissances, a eu pour objet d'en consacrer le principe par la pratique.

Le hattî-schérif, en effet, résout nettement la question. Sans aliéner les droits du suzerain, il fait

une large part à l'Égypte et au prince vassal qui la gouverne, puisqu'il établit textuellement :

1° Que le gouvernement de l'Égypte est rendu héréditaire en faveur de Méhémet-Ali et de sa descendance ;

2° Que le Vice-roi d'Égypte a la faculté d'entretenir une armée indigène ;

3° Que, moyennant un tribut fixe et annuel envers le Sultan, le Vice-roi a l'entière perception et gestion des revenus de l'Égypte.

Sauf quelques imperfections qu'on doit sans doute attribuer aux défiances qui survivaient à une crise encore récente, il est juste de reconnaître que l'acte impérial de 1841 a constitué le pouvoir égyptien de manière à concilier les intérêts les plus divers. Monument des généreuses pensées du Sultan régnant, il assure à la fois à l'Égypte la libre expansion des germes de prospérité qu'elle recèle, et à la Sublime Porte la jouissance des avantages que lui avaient fait perdre les réserves de l'empereur Soliman. La lutte des intérêts n'est donc plus possible ; et les calamités qui en étaient la suite ne sont plus à craindre, si l'on s'en tient loyalement, de part et d'autre, à l'esprit dans lequel cette grande œuvre a été conçue. D'une part, les témoignages de fidélité du vassal, et, d'autre part, la sagesse du souverain, ont jusqu'à présent réussi à faire disparaître dans la pratique les imperfections du hatti-schérif

dont nous venons de parler. Chaque fois que le Vice-roi a démontré au Sultan la nécessité de ne pas appliquer à la lettre certaines dispositions de détail inutiles ou nuisibles aux intérêts bien entendus de l'Égypte et de l'Empire, il a été fait droit à ses demandes, de même que de son côté il n'a pas hésité à augmenter volontairement le tribut primitivement réglé, ou à fournir dans certaines circonstances des subsides extraordinaires.

Le hatti-schérif limitait à 48,000 hommes le nombre des troupes égyptiennes. La Porte a laissé en fait aux successeurs de Méhémet-Ali la faculté de porter leur force militaire à un chiffre bien supérieur; et elle s'en est bien trouvée, puisque, au moment où la dernière guerre a éclaté, les 60,000 soldats égyptiens qui composaient alors l'effectif de l'armée ont pu fournir à la Turquie un contingent de près de 40,000 hommes.

L'acte de 1841 établissait que les troupes égyptiennes porteraient le même uniforme que les troupes ottomanes. Cette disposition pouvait-elle être observée, quand il est prouvé que le climat de l'Égypte rend cet uniforme incommode et même nuisible à la santé du soldat? Les héroïques zouaves, qui ont planté le drapeau français sur les murs de Sébastopol, sont habillés à la turque; ils portent le *chirwal* (large pantalon) et le turban; en sont-ils moins pour cela au premier rang des soldats de la

France? Napoléon I^{er} avait les mamelouks de sa garde; l'empereur de Russie a son escadron de Circassiens. Ce n'est pas le costume qui fait le courage et le dévouement, et il eût été puéril d'attacher à la forme du vêtement le gage de la fidélité.

Enfin, on lit dans le hattî-schérif que les lois et règlements d'administration publique émanés de la Sublime Porte seront exécutoires en Égypte. Appliquée dans toute sa rigueur, cette disposition aurait pu servir de prétexte pour annuler une partie des concessions essentielles stipulées dans l'intérêt de la bonne administration de l'Égypte.

Sous le gouvernement d'Abbas-Pacha, prédécesseur de Mohammed-Saïd, des négociations s'établirent entre le divan impérial et le Vice-roi au sujet de quelques points du *tanzimat*, dont ce dernier craignait que l'exécution en Égypte n'eût de graves inconvénients. Sans entrer dans l'exposé des arguments présentés de part et d'autre, nous rappellerons que, grâce à l'intervention éclairée d'hommes d'État dévoués aux intérêts de leur pays, parmi lesquels nous citerons Fouad-Pacha, aujourd'hui ministre des affaires étrangères en Turquie, le Sultan, dans sa profonde équité, donna raison à l'Égypte. Une dérogation expresse aux articles dont il s'agit fut admise en faveur du gouvernement local, et les difficultés se trouvèrent ainsi aplanies.

Les débats qui ont eu lieu à cette occasion ont

révélé l'existence d'un parti qui regrette l'institution d'un gouvernement exceptionnel en Égypte, et qui serait très-disposé à dénaturer dans la pratique l'esprit de l'acte de 1841. Nous voulons parler de certains réformateurs, gens de bonne foi sans doute, mais tellement absolus dans leurs théories, qu'ils veulent en toute occasion en poursuivre l'application, au risque des plus sérieux mécomptes. Leur principe est l'unité d'organisation de l'Empire Ottoman; c'est la centralisation administrative à l'instar de celle qui est pratiquée en France. Il ne leur vient pas à la pensée que la France, avec ses quatre-vingt-six départements d'un seul tenant, sa population compacte, homogène, est autre chose que l'Empire Ottoman, composé de pays et de peuples si divers. L'unité existe en France; la centralisation y a produit d'excellents résultats. Ils voudraient donc donner à la Turquie la centralisation, l'unité françaises. Partant de là, et pressés de réaliser leur utopie, ils ne reculeraient devant aucun obstacle ni aucun danger, pour faire passer toutes les fractions de l'Empire sous le niveau d'un système d'administration uniforme. Comme si la véritable, la grande unité pour un État composé d'éléments dissemblables, n'était pas l'unité des résultats plutôt que celle des moyens; comme si la véritable centralisation pour une monarchie ainsi constituée, ne résidait pas dans le concours actif et toujours disponible de toutes les

forces nationales développées selon leur nature, et conformément aux lois particulières de leur existence.

En tendant à diminuer la part d'autorité et à restreindre la liberté d'action justement attribuées au gouvernement de l'Égypte, on ne porterait pas seulement atteinte à ce gouvernement; la métropole elle-même aurait à regretter des tentatives irréfléchies.

En effet, pour peu que le chef du gouvernement égyptien ait le sentiment de ses devoirs et la conscience de la responsabilité qui pèse sur lui, aux yeux du monde entier, comme à ceux de son suzerain; pour peu qu'il se rende compte des grands et nombreux intérêts qui reposent sur la bonne police et la paix intérieure du pays confié à ses soins, il regardera comme une impérieuse obligation de ne pas accepter aveuglément des mesures qui auraient pour effet d'atténuer les droits dans lesquels il puise la force nécessaire pour remplir dignement son mandat. Il opposera donc, comme cela s'est déjà vu, une résistance morale aux actes de nature à affaiblir entre ses mains les moyens d'action que précédemment on avait jugé convenable et utile de mettre à sa disposition. Sa fidélité n'en serait pas un instant ébranlée; et, loin que des doutes puissent s'élever sur la loyauté de ses intentions, sa résistance même serait le gage le plus sûr de son dé-

vouement à la patrie commune. Mais il n'en est pas moins vrai que, si un dissentiment s'élevait entre la métropole et l'Égypte, si le faisceau des forces ottomanes était momentanément relâché, s'il y avait divergence de vues et d'efforts, rien, dans la situation actuelle de la Turquie, ne saurait être plus préjudiciable à la chose publique.

On concevrait encore jusqu'à un certain point que les partisans exclusifs de la centralisation consentissent à courir quelque risque pour établir leur système, si l'Empire Ottoman devait en définitive en recueillir de grands avantages, et si une intervention plus directe dans l'administration de l'Égypte pouvait procurer à la Sublime Porte des ressources supérieures à celles qui lui sont assurées sous le régime actuel. Mais il n'y a pas même à espérer un pareil résultat; l'expérience n'est plus à faire. Nous savons ce que l'Égypte rendait à la Turquie, lorsqu'elle était gouvernée par des pachas de Constantinople; le compte n'est pas long à dresser. Quant aux forces militaires, il ne fallait même pas songer à en tirer de l'Égypte, dont les habitants ne s'armaient que pour piller les voyageurs ou se battre entre eux.

Eh bien! aujourd'hui, cette même Égypte verse régulièrement, et quelquefois par avance, au trésor impérial, un tribut annuel qui, tous frais d'administration payés, ne s'élève pas à moins de douze

millions de francs. A cette large contribution viennent s'ajouter en maintes occasions des dons volontaires, dont le chiffre a de l'importance.

En outre, durant la dernière guerre, l'Égypte a pu, sans diminuer la force publique nécessaire à la garde et à la police du pays, fournir à la Sublime Porte un contingent considérable de soldats courageux et disciplinés qui ont glorieusement combattu sur les bords du Danube et en Crimée, ainsi qu'une division navale composée de plusieurs frégates et vaisseaux dont quelques-uns ont partagé le désastre de Sinope. Ce n'est pas tout : quarante mille fusils, des approvisionnements et des munitions de toute sorte ont été tirés des magasins et des arsenaux du Caire et d'Alexandrie pour être offerts à la métropole.

Dans toutes les mosquées de l'Égypte, la prière se fait au nom du Sultan; son chiffre est inscrit sur les étendards de l'armée indigène. Le canal du Nil à Alexandrie, le plus grand monument de l'Égypte moderne, le barrage du Nil, proclament assez haut, par les appellations qu'ils ont reçues, les noms des monarques sous lesquels ils ont été exécutés. Prestations effectives et obligatoires envers la Sublime Porte, symboles extérieurs, tout révèle et consacre aujourd'hui en Égypte la souveraineté du Sultan.

Ce rapprochement entre le passé et le présent est assez concluant; nous ne le pousserons pas plus loin.

Les vrais amis de l'Empire Ottoman, ceux qui regardent comme inséparables la prospérité de l'Égypte et la régénération de la Turquie, doivent donc s'attacher à maintenir les principes qui ont donné naissance à la transaction de 1841. Les alliés du généreux Abd-ul-Medjid ont bien senti que l'œuvre de la délivrance ne serait complète qu'autant qu'ils éclaireraient la Sublime Porte sur la marche à suivre pour dégager les forces vitales de l'Empire des éléments délétères qui les frappent d'inertie. Déjà, par leurs avis, de sages réformes sont au moment de s'accomplir, de larges voies de communication vont faire pénétrer dans l'intérieur de l'Empire le mouvement qui donne la vie au commerce et à l'agriculture; et les capitaux étrangers pourront y mettre en valeur les richesses du sol. L'Égypte a eu la gloire de prendre l'initiative de ce mouvement. Depuis plus d'un quart de siècle, la tolérance religieuse la plus large est dans la pratique du gouvernement égyptien; et bien avant que l'égalité des droits eût été formulée dans la législation de la métropole, les chrétiens se voyaient, en Égypte, élevés aux mêmes grades, aux mêmes honneurs que les musulmans.

Si de la question de principe nous passons à la question de personne, il sera facile de démontrer que les intérêts de la Turquie, liés à ceux de l'Égypte, ne risquent en aucune façon de périliter sous l'administration du Vice-roi actuel, prince qui,

répudiant les traditions léguées par ses prédécesseurs, a spontanément renoncé à se faire le premier agriculteur, le premier négociant de l'Égypte, qui a levé les entraves mises à la liberté des transactions commerciales, et qui, le lendemain de son avènement, ordonnait de compléter le chemin de fer d'Alexandrie à la mer Rouge, en même temps qu'il prenait la résolution de faire ouvrir au monde la plus importante des voies de communication par le percement de l'isthme de Suez.

FERD. DE LESSEPS.

DE L'INTÉRÊT DE LA TURQUIE

AU PERCEMENT DE L'ISTHME DE SUEZ.

(Extrait de *l'Isthme de Suez*, journal de l'union des deux mers,
25 octobre 1856.)

Des intérêts de l'ordre le plus élevé se rattachent, pour la Turquie, au succès de cette entreprise : intérêt politique, intérêt religieux, intérêt commercial, intérêt financier.

L'intérêt politique est nettement défini par cette situation, qui ajoute à la stabilité de l'Empire, en le dotant d'un nouveau passage maritime dont l'Europe sera aussi intéressée à maintenir l'indépendance qu'elle l'a été à conserver la neutralité de l'ancien passage des Dardanelles.

L'intégrité de l'Empire Ottoman, inscrite dans des traités qui, en définitive, n'ont souvent de valeur que par un accord permanent fondé sur l'intérêt des puissances contractantes, acquiert une consécration bien plus complète dans les nécessités des faits, dans les indispensables conditions de l'équilibre du monde. Les puissances de l'Europe avaient un intérêt à la défendre ; elles en auront deux désormais. Le Grand Seigneur devient le gar-

dien des deux positions politiques et commerciales les plus importantes : le passage de la mer Noire à la Méditerranée, le passage de la Méditerranée aux mers asiatiques et australes.

Dans la même main les deux passages se prêtent une force mutuelle, une mutuelle garantie. Ils consolident et sanctionnent, sous le même sceptre, la neutralité de l'Empire, que cette double position achève d'incorporer à l'équilibre européen.

Comme les puissances européennes ne pourront jamais consentir à voir le canal de Suez possédé ou dominé par une seule d'entre elles, l'Égypte ne peut plus, dans aucun cas, servir d'appoint ou de compensation ; et ainsi s'évanouissent les rêves de certains hommes d'État qui, pour obtenir une part dans les dépouilles, songeraient à faire accepter un jour à l'Europe le partage de l'Empire Ottoman.

La politique des conquêtes exclusives semble avoir fait son temps ; mais enfin, en supposant que le monde dût retomber dans les anciennes ornières, quels dangers aurait à prévoir et à combattre l'Empire Ottoman ?

Contre le Nord, il aurait à défendre Constantinople ; contre l'Occident, il aurait à veiller sur l'Égypte. Là sont les deux poids de la balance ; car l'on ne doit pas oublier que, depuis le commencement de ce siècle, dans deux circonstances mémorables, le partage de l'Empire Ottoman a été pro-

posé par la même ambition, à la France d'abord, à l'Angleterre ensuite, en plaçant dans les conditions du marché Constantinople d'un côté, l'Égypte de l'autre.

Les événements récents ont prouvé que la Turquie ne serait pas seule à repousser les attaques du côté de Constantinople.

Quant à l'Occident, nous savons que jamais l'Angleterre et la France ne pourraient se mettre d'accord sur la possession de l'Égypte par l'une d'elles. Mais quelle différence de sécurité si, de nationale entre ces deux puissances, la question devenait européenne; si par la possession d'une route neutralisée entre les deux plus opulentes mers du globe, l'Égypte, sous la suzeraineté du Sultan, rendait solidaires de sa situation l'Autriche, par la prospérité de l'Adriatique et le développement de son commerce maritime; l'Italie et la France, par leurs ports de la Méditerranée; l'Angleterre, par ses communications avec l'Inde et l'Australie; l'Espagne, par ses possessions coloniales et son littoral méditerranéen; la Hollande, par ses intérêts à Sumatra, à Java et à Bornéo; les États-Unis d'Amérique, par une abréviation de près de 3,000 lieues pour leurs ports de l'océan Atlantique dans leur navigation vers l'océan Austral!

Ajoutons que, pour tous les intérêts attachés au maintien du *statu quo*, le canal de Suez est

destiné à relier encore davantage l'Égypte au reste de l'Empire. Tout antagonisme entre le vassal et le suzerain peut à jamais disparaître, non-seulement par les considérations extérieures que nous venons d'indiquer, mais encore par un motif puissant de politique intérieure. En effet, comme le canal de Suez sera la démonstration matérielle de ce principe, quelquefois méconnu, que la prospérité et la puissance de l'Égypte sont des éléments essentiels de vitalité pour la Turquie, la fidélité du vassal sera d'autant plus assurée que les partisans de l'affaiblissement de l'Égypte auront perdu toute influence dans les conseils de la Porte.

Les hommes éclairés de la Turquie, loin de s'alarmer d'une pareille situation, voient au contraire dans les conséquences de l'ouverture du canal de Suez un gage de sécurité pour l'avenir; car ce qu'ils redouteraient par-dessus tout, ce serait d'être exposés, de la part d'une puissance européenne, aux éventualités dangereuses que nous venons d'indiquer; et ils préféreront toujours voir l'Égypte gouvernée d'une manière exceptionnelle par des princes musulmans, dont l'origine est turque, et que tant de liens de communauté politique et religieuse rattachent à la métropole.

Quant au Vice-roi d'Égypte, Mohammed-Saïd, dans ses communications avec les hommes d'État de la Turquie, et à l'occasion des susceptibilités

que l'on a cherché à éveiller contre lui, voici ce qu'il a dit : « Dans l'état actuel, un prince gouverneur de l'Égypte qui aurait des arrière-pensées ne » permettrait pas l'exécution du canal de Suez. Toute » la côte, depuis Damiette jusqu'aux premiers ports » de la Syrie, est aujourd'hui en dehors de toute surveillance étrangère, ainsi que du mouvement de la » navigation européenne. Rien n'empêcherait le Vice-roi d'Égypte, dans une circonstance donnée, de » préparer des armements, de réunir des troupes » sans éveiller l'attention du dehors, et de lancer ses » forces sur la Syrie avant que personne ne songeât » à l'en empêcher. Avec le canal de Suez, la situation sera complètement changée.

» En outre, les possessions si importantes de la » Turquie en Arabie peuvent être facilement affamées » par l'Égypte chargée de les approvisionner en » grains ; il y existe toujours des ferments de révolte » qu'il serait très-facile à l'Égypte d'entretenir et » d'augmenter, et qu'elle seule, avec les voies pressentes de communication, serait en mesure de dominer. L'expérience a déjà prouvé que l'éloignement et la difficulté des transports ne permettent pas à la Turquie d'envoyer en Arabie assez régulièrement ni en assez grand nombre les forces nécessaires à la prépondérance assurée de son pouvoir. » Enfin, l'on a parlé d'une barrière que le canal » élèverait entre l'Égypte et la Turquie. Il suffit de

» connaître le pays pour rester convaincu que physiquement la séparation entre la Turquie et l'Égypte est bien plus complète par le désert qu'elle ne le sera par le canal, autour duquel des populations de cultivateurs syriens et égyptiens viendront se grouper. »

Ce langage remarquable par sa loyauté, ne l'est pas moins par sa frappante vérité.

Montrons maintenant que, dans cette question, l'intérêt politique se fortifie de l'intérêt religieux, et que souvent ils se fondent l'un dans l'autre.

La puissance des sultans, successeurs des kalifes, est à la fois un pouvoir politique et un suprême pontificat : le Grand Seigneur est le chef et le protecteur de la religion musulmane en même temps que le souverain des territoires dont se composent ses États.

Personne n'ignore l'importance attachée par les croyants à la possession des villes saintes, regardée par eux comme une condition essentielle de l'autorité spirituelle du Sultan. Mais l'on connaît aussi les difficultés et les lenteurs des communications actuelles entre la Turquie et l'Arabie, les espaces dévorants à franchir, les déserts à traverser, pour envoyer directement des forces suffisantes au maintien d'une suprématie nécessaire.

L'ouverture du canal de Suez fera disparaître tous ces obstacles : Constantinople pourra commu-

niquer en quelques jours avec les côtes de l'Arabie; une route maritime toujours praticable et facile lui permettra de pourvoir à toutes les éventualités, et remplacera réellement les sanctuaires de la foi sous l'action directe du pontife souverain.

L'exécution de l'entreprise résolue par le Vice-roi d'Égypte facilite encore et multiplie, au profit de l'autorité du Sultan, un des actes de foi les plus chers à la piété musulmane, et affranchit les sujets de l'Empire des périls du saint pèlerinage, marqués aujourd'hui sur les routes des caravanes par les ossements dont elles sont annuellement blanchies.

Plus indirectement, mais non moins réellement, le canal de Suez rend le même service aux populations musulmanes de l'Asie et de l'Afrique orientale et centrale. En unissant les deux mers, il introduit dans la mer Rouge et met à la disposition des hadjis de ces contrées les moyens de communication nombreux et perfectionnés que possède la navigation de la Méditerranée; il rattache plus étroitement à l'influence du Sultan des peuplades qui reconnaissent et respectent déjà sa suprématie religieuse.

Ce serait une erreur de croire qu'il n'y a point de ce côté une action très-sérieuse à exercer dans l'avenir pour le gouvernement du Grand Seigneur.

Sous le rapport commercial, la Turquie recueillera de l'union des deux mers des avantages non

moins évidents que sous les rapports politique et religieux.

Sans remonter aux souvenirs de la vieille Byzance, Constantinople fut, à certaines époques du moyen âge, l'un des grands entrepôts du commerce entre l'Occident et l'Orient. Par l'Euphrate, par les hauts plateaux de l'Asie, elle recevait les produits de l'Inde, les soieries de la Chine; et les denrées de l'Orient embarquées dans les ports de la mer Noire venaient s'entreposer aux rives du Bosphore. Les Vénitiens et les Génois étaient les facteurs de ces importantes relations.

Par des voies perfectionnées, par des combinaisons différentes, le percement de l'isthme doit offrir au commerce et à la navigation de Constantinople une carrière encore plus riche à exploiter.

Un seul fait matériel suffit à indiquer les avantages que cette ville est en droit d'attendre de la route nouvelle.

De tous les grands ports européens, Constantinople est celui que le canal maritime rapproche le plus des Indes et de la Chine; il en est aujourd'hui le plus éloigné: il est à 6,000 lieues de Bombay, il n'en sera plus qu'à 4,800 lieues; il deviendra nécessairement l'entrepôt d'une partie du commerce qui s'établira entre les mers orientales et la mer Noire; et l'on peut se faire une idée de ce mouvement en remarquant que Trébizonde et Odessa

sont moins éloignées de Suez que Trieste et Marseille.

Il va sans dire que cette abréviation s'applique à tous les ports de l'Empire Ottoman dans l'Asie Mineure, en Syrie, dans l'Archipel.

Par les bouches du Danube, Constantinople étend son influence commerciale jusqu'au sein de la Hongrie et de l'Allemagne, et les provinces moldo-valaques acquièrent de nouveaux éléments de prospérité.

Enfin la Turquie, aujourd'hui étrangère aux opulents échanges qu'opère la grande navigation par le cap Horn et le cap de Bonne-Espérance, y pourra prendre une part active, même dans l'état présent de sa marine, lorsque le grand chemin de ces échanges sera la mer Rouge, rendue, par le passage de Suez, accessible aux caboteurs de la Méditerranée.

Nous ne constatons ici que les résultats immédiats du canal, indépendamment de l'essor que sauront leur donner l'intelligent intérêt des négociants et la sollicitude éclairée du gouvernement pour le bien-être et le progrès des populations.

Sous le rapport financier, l'entreprise du canal de Suez offrira un revenu important à la Turquie, sans qu'elle soit exposée à supporter la moindre charge, et sans qu'on lui ait demandé aucune garantie d'intérêt pour les capitaux qui viendront augmenter la richesse de l'Empire.

L'acte de concession stipule qu'une attribution de quinze pour cent, sur les produits nets de l'en-

treprise, sera faite au gouvernement égyptien, qui, de son côté, a offert le partage égal avec le trésor impérial. Il ne s'agirait, d'après des calculs modérés, de rien moins que d'un revenu d'environ cinq millions de francs.

Les considérations que nous venons de développer nous paraissent de nature à rassurer ceux de nos adhérents qui ont été alarmés par suite de bruits récents attribuant à de hauts fonctionnaires de la Porte des dispositions peu favorables à la glorieuse entreprise du Vice-roi d'Égypte.

Nous ne connaissons d'autre opposition à Constantinople que celle de l'ambassadeur anglais, opposition que nous avons cru devoir signaler, mais qui, pour avoir commencé dès 1854, ne s'est jusqu'à présent manifestée par aucune démarche officielle.

Quant aux fonctionnaires de la Porte, nous n'avons reçu d'eux que des témoignages de bon vouloir; nous ne devons pas oublier non plus qu'une lettre vizirienne a été adressée au Vice-roi d'Égypte pour approuver en principe notre entreprise, regardée comme *des plus utiles pour l'Empire*, et dont l'exécution prochaine, reconnue facile par la science des ingénieurs, assurée par des capitaux suffisants, ne peut plus aujourd'hui rencontrer de sérieuses difficultés.

FERD. DE LESSEPS.

SUITE DES ANNEXES.

LA PRESSE EUROPÉENNE

ET LORD PALMERSTON.

LA PRESSE EUROPÉENNE

ET LORD PALMERSTON.

M. Ferd. de Lesseps avait bien raison de déclarer que les attaques de lord Palmerston n'auraient d'autre résultat que de grandir et de fortifier son projet au lieu de l'affaiblir.

Le jugement prononcé par la presse européenne, à la première nouvelle de l'incident survenu dans la Chambre des communes, les 7 et 17 juillet, est déjà la condamnation de la conduite du Premier Lord de la Trésorerie, condamnation formulée en termes encore plus sévères dans son propre pays que sur le continent.

Nous remercions cordialement les auteurs de tant d'articles remarquables pour une sympathie si vive qui honore notre cause. Nous les félicitons des pensées aussi justes qu'élevées qu'ils expriment, et pour notre part nous ne voulons rien ajouter à des réponses si péremptoires; ce qui précède suffira pour mettre nos lecteurs en état de se prononcer eux-mêmes et de juger de quel côté sont le bon droit, la vérité et la modération.

PRESSE ANGLAISE.

Advertiser de Bristol (12 juillet) :

« On verra dans notre compte rendu du Parlement, que jeudi soir, en réponse à notre honorable membre M. Berkeley, lord Palmerston a déclaré avec quels sentiments le gouvernement de ce pays comprend le projet du canal de Suez, dont nous avons donné une explication complète il y a trois semaines. Depuis quelque temps déjà, on n'ignorait plus que, pour des raisons inconnues, les ministres de Sa Majesté considéraient le projet d'une manière fort soupçonneuse, si ce n'est avec une hostilité déjà ancienne; et comme un grand nombre des principaux commerçants du pays étaient fortement épris en sa faveur, c'était une affaire de quelque importance que de provoquer une explication de ces sentiments, s'il était possible. Cette tâche délicate en un certain sens a été entreprise par M. Berkeley, qui, en posant la question d'une manière concise, franche et nette, ne laissait, on l'aurait pu croire, aucune place ni au silence ni à une réponse évasive. Mais lord Palmerston est un singulier client quand on veut le questionner; et en conséquence nous avons une réponse qui est pleine ou de cette confusion irrémédiable qui est le fruit de l'ignorance, ou de ce faux badinage que quelques personnes vantent comme un triomphe de la diplomatie. Or, nous ne désirons nullement que l'on entende que nous souscrivons à toutes les explications de M. de Lesseps ou que nous adoptons décidément le projet dont il est l'avocat choisi et reconnu. Le projet est trop grand, trop vaste pour être accepté avec précipitation et sans réflexion. Mais nous disons que la mention superficielle, dédaigneuse et inconvenante qu'il a reçue de la part de lord Palmerston ne prouve point son inopportu-

nité sous le rapport politique, son inutilité au point de vue commercial, ni son impraticabilité sous le rapport scientifique. Pour le démontrer, il sera nécessaire d'analyser rapidement la déclaration que le noble lord a faite dans la Chambre d'un ton si arrogant.

» Lord Palmerston paraît avoir été sous le coup de cette méprise que M. Berkeley était poussé à la démarche qu'il a tentée, par quelques capitalistes crédules cherchant un bon placement pour leurs capitaux. Or, nous sommes parfaitement sûrs que les capitalistes et les marchands de Bristol seront grandement obligés au noble lord pour les soins qu'il prend de leurs intérêts pécuniaires; mais nous devons signaler une grande erreur, dans laquelle une sollicitude superflue, quoique très-amicale, a fait tomber le noble lord. M. de Lesseps n'est pas venu dans ce pays pour placer des actions; il n'a pas demandé un seul farthing de monnaie anglaise pour l'exécution de ses projets; son but a été d'assurer la sympathie du commerce anglais à cette utile entreprise commerciale. Les capitaux pour sa réalisation sont garantis indépendamment d'aucun concours de notre part; et bien loin d'être une spéculation de cupidité, sa visite en ce pays doit être regardée simplement comme la reconnaissance courtoise de notre intérêt dans tout ce qui concerne le développement des ressources politiques et commerciales des pays de l'Orient. On peut se demander s'il y avait quelque besoin de consulter l'Angleterre à ce sujet; mais le Vice-roi d'Égypte, connu pour être intelligent, entreprenant et dévoué à la sage amélioration de son royaume, désirant assurer à une œuvre d'importance internationale l'approbation des nations intéressées, a chargé M. de Lesseps de chercher à connaître l'opinion de la Grande-Bretagne. En remplissant une mission d'une courtoisie si distinguée, il avait certainement droit au respect du gouvernement; et nous sen-

tons que les allusions faites à sa personne par lord Palmerston sont un manque de bienséance, une impertinence sans nom, tout à fait indigne d'un gentleman.

» Lord Palmerston déclare que pendant quinze ans le gouvernement s'est constamment opposé au projet en question. C'est pour nous une étrange nouvelle, parce que nous croyons que le projet n'a été mis en avant que dans le cours d'un voyage fait à travers le désert de Libye, au commencement de 1855; et nous sommes tentés de demander si lord Palmerston savait réellement ce qu'il disait. Ainsi donc, si lord Palmerston s'est opposé au projet pendant quinze ans, il a du moins fait dans ce cas ce qu'il fait constamment, à ce que disent quelques-uns de ses critiques : il s'est livré à une pure création de sa fantaisie.

» Mais lord Palmerston s'oppose au projet du canal, parce que c'est « un projet rival du chemin de fer protégé par la » politique anglaise, et qui établira, quand il sera achevé, » une route plus courte à Suez. » C'est assez étrange qu'il doive être considéré comme un projet rival du chemin de fer, quand on voit que ce chemin de fer, quoique protégé par la politique anglaise, a été proposé par la sagesse et payé par le capital de ce même Vice-roi d'Égypte qui, à présent, protège si sérieusement le canal. Il est encore plus étrange d'apprendre qu'un chemin de fer aura été protégé par la politique anglaise, parce qu'il offre une route rapide vers Suez, tandis que l'on s'oppose au canal, parce qu'il donnerait une route encore plus courte.

» Lord Palmerston cependant a de profondes raisons politiques. Il dit que le gouvernement a été constamment hostile à ce projet, qui est contraire à la politique suivie dans les rapports de l'Angleterre avec la Turquie et l'Égypte. Le projet, dit-il, est destiné à rendre plus facile la séparation de

ces deux pays. Nous demandons comment. Nous savons que la raison pour laquelle le Sultan de Turquie n'a pas ouvertement soutenu le projet, est la raison très-simple que lord Stratford de Redcliffe ne veut pas le lui permettre. Mais le véritable motif de cette intervention est pour nous un mystère, même après les paroles de lord Palmerston. Il est évident pour nous que la Turquie serait rendue plus prospère et plus grandement fortifiée par son adoption. L'Angleterre n'avait rien à craindre politiquement, les grandes puissances devant être invitées à ratifier la neutralité absolue du canal. Comme autre preuve du caractère inoffensif de ce projet, on devrait se rappeler qu'il changera une route de terre en une route de mer, et que ceci doit être à l'avantage de l'Angleterre, tant qu'elle est la reine des mers. L'imputation d'un motif anti-anglais, du moins en tant qu'il a été expliqué, est parfaitement gratuite; et l'allusion vague concernant l'Inde ajoute à une observation peu généreuse le reproche de l'absurdité. Lord Palmerston n'a point nié les immenses avantages commerciaux qui résulteraient pour l'Angleterre, si les idées de M. de Lesseps pouvaient être réalisées; il a seulement ridiculisé ce projet comme une spéculation vaine et impraticable soutenue par une hostilité rusée contre ce pays.

» La question de sa possibilité peut bien être abandonnée avec confiance aux treize grands ingénieurs européens (dont trois anglais) qui ont prononcé sur cette question, et dont le rapport aura certainement plus de poids que ce lazzi non prouvé d'un homme d'État anglais, dont les sources d'information ne peuvent être que très-partiales. Sur d'autres bases, nous avons déjà démontré que M. de Lesseps a pour lui les meilleurs arguments.

» Nous espérons que nos observations ne seront pas mal interprétées. Si lord Stratford de Redcliffe et lord Palmerston

ont de bonnes raisons pour croire que le canal proposé est destiné à être ou à devenir un danger sérieux pour la politique orientale et les intérêts de ce pays, aucun avantage commercial, quelque grand qu'il soit, résultant de son adoption, ne nous rendrait amis de ce projet pour le moment. Mais en attendant, si de telles raisons existent, elles n'ont pas été expliquées. Sur les faits de la question, lord Palmerston est évidemment en défaut. En ce qui concerne la politique, nous n'avons qu'une parole ou deux, très-vagues, qui peuvent trahir l'arrogance de l'animosité et la ruse de l'insinuation, mais qui ne révèlent rien qui pourrait guider le peuple dans un jugement sage et patriotique. Il y a donc encore place pour d'autres demandes, et nous espérons que M. Berkeley reviendra encore lui-même sur ce sujet. Personne ne peut entreprendre cette tâche avec plus de convenance et d'effet que lui-même. »

Lloyd's Newspaper (10 juillet) :

LE CANAL DE SUEZ.

« M. Ferdinand de Lesseps a le droit de se plaindre de la manière injuste et expéditive dont son projet du percement de l'isthme de Suez a été repoussé par lord Palmerston. Sa Seigneurie pouvait approuver ou ne pas approuver une communication maritime entre la Méditerranée et la mer Rouge; il était pleinement autorisé à exprimer une opinion sur les conséquences politiques du canal proposé. Mais nous maintenons que le premier ministre a outrepassé les limites de son autorité, et qu'il a profité illicitement de sa position, lorsqu'il méconnaissait le caractère de M. de Lesseps et de ses collaborateurs, en présentant le canal de Suez comme « un de ces » projets propres à faire des dupes, trop souvent proposés

» sans aucune chance de réalisation. » M. de Lesseps est représenté devant le pays comme un homme qui venait ici avec un projet avorté, dans l'espérance de duper les capitalistes anglais. L'injustice de cette manière dédaigneuse dont le premier ministre traite un diplomate distingué, est d'autant plus blâmable que tous les peuples connaissent la position des promoteurs du canal et savent très-bien que les différentes nations continentales ont souscrit à l'envi pour le capital demandé. Il est étrange aussi que, tandis que lord Palmerston est d'avis que le canal porterait atteinte aux intérêts de l'Angleterre, les grands corps commerciaux du royaume prononcent un verdict en faveur du canal. »

Daily News (9 et 10 juillet) :

LORD PALMERSTON ET LE CANAL DE SUEZ.

« La réponse faite par lord Palmerston à M. Berkeley, jeudi soir, et qui avoue dans les termes les plus explicites l'hostilité du gouvernement anglais au projet du canal de Suez, a eu en tout cas le mérite de la franchise ; elle n'en avait pas d'autre, à ce qu'il nous semble. Nous ne sommes pas, généralement parlant, les avocats de cette ambiguïté soigneusement observée et de cette politesse étudiée avec lesquelles il est de mode, parmi les diplomates de profession, d'éviter la nécessité de prononcer des vérités désagréables dans un langage calculé pour blesser et irriter. Mais nous ne pouvons croire que le premier ministre, qui est un si grand maître dans l'art de refuser sans injure et de faire des objections sans brusquerie, ait fait un heureux choix en saisissant cette occasion pour déposer le masque de la politesse conventionnelle, et pour remplacer la courtoisie habituelle de son style par un ton étudié d'animosité et d'ironie.

« Quel est ce projet, que le premier ministre d'Angleterre déclare être « une duperie », auquel il se glorifie d'avoir résisté pendant quinze ans, et auquel il déclare vouloir s'opposer jusqu'au bout ? Par lui-même, c'est tout simplement un projet pour abréger de quelques milliers de milles la distance par mer qui sépare aujourd'hui l'Europe de l'Australie et de l'extrême Orient. Mais d'un autre point de vue, c'est quelque chose de plus que cela. Lorsqu'on le considère comme un symptôme des temps et un développement de l'époque, il a un autre sens et une signification plus profonde. Le nouveau monde s'est éveillé pour sa mission d'animer le vieux monde ; l'Europe se précipite elle-même vers l'Asie ; la science, la richesse, l'énergie de l'Occident, marchent à pas de géants pour remuer la longue torpeur de l'Orient ; les vieux *emporia* de l'opulence et du commerce semblent destinés à une résurrection ; l'Indus aura ses vapeurs ; le Scind, cette Égypte de l'extrême Orient, ses chemins de fer ; les produits de l'Asie centrale, les tissus de Cachemire et l'abondance du Bengale, descendront le grand fleuve, sur les ailes de la vapeur, vers les bords de l'océan Indien. Des côtes de l'océan Indien jusqu'à l'entrée du golfe Persique, la traversée est rapide et ne rencontre pas d'obstacles ; de l'entrée du golfe Persique à la côte de la Méditerranée, la route suit la vallée de l'Euphrate, en passant près des endroits où étaient situées les villes les plus célèbres, sur la ligne du commerce le plus lucratif du monde ancien, près de Bagdad, Babylone, Hillah ; la route se montre ensuite à travers les plaines de la Mésopotamie jusqu'à l'endroit du Grand-Fleuve, qui est à peu près à 80 milles de la Grande-Mer ; de là elle passe par Alep, Antioche, à travers la Syrie, jusqu'à ce qu'elle aboutisse dans le port de Séleucie sur la Méditerranée. Tel est le projet de la route de l'Euphrate. Le projet d'un canal maritime à travers l'isthme n'est nullement hos-

tile à ce dernier ; il cherche, par d'autres moyens, le même grand but : celui d'une communication plus facile entre l'Europe et l'Asie. C'est une partie de ce grand courant, qui tend irrésistiblement vers ce but élevé, de civiliser et d'européaniser le monde oriental. Un homme de génie a peint ce monde étrange d'un seul trait de plume. Les plus ignorants en savent assez des pays d'Aurore pour parler « de la splendeur et de la décadence de l'Orient ». Le temps est venu où il faut retrancher « la décadence » sans porter atteinte à « la splendeur ». Ce n'est pas le romantisme, c'est l'intérêt qui hâte cette entreprise. Chaque dollar sagement dépensé pour civiliser l'Orient vaut 10 dollars ajoutés plus tard aux richesses de l'Occident. L'or que nous semons fondu dans la construction de chemins de fer et de canaux produira, avant qu'une génération ait passé, une riche récolte de marchés et de clients. C'est l'instinct et la tendance de l'époque, instinct et tendance que des premiers ministres, avec leurs craintes étroites et leurs traditions diplomatiques, sont complètement impuissants à détourner. »

Voici l'article du *Daily News* du 10 juillet :

« Le gouvernement français a jusqu'ici abandonné M. de Lesseps à ses propres efforts, et n'a pas fait une affaire d'État du canal de Suez. Mais les paroles de lord Palmerston, par l'aveu d'une jalousie et d'un antagonisme politiques, sont très-propres à provoquer le gouvernement français à l'adopter, et à exciter un sentiment analogue de l'autre côté de la Manche.

» Lord Palmerston a donné deux motifs pour déprécier l'ouverture du canal de Suez ou pour s'y montrer opposé. L'un de ces motifs, c'est qu'il rendrait plus facile la séparation de l'Égypte et de la Turquie. Comment cela, au nom du ciel ?

Lord Palmerston paraît affligé d'une monomanie qui lui fait craindre de voir les provinces de la Turquie échapper à cette puissance.

» Quelques-unes de ces provinces sont à la vérité très-faiblement liées à Constantinople ; mais le lien qui existe sera beaucoup plus sûrement conservé en faisant que toutes les parties soient intéressées à sa durée.

» Si la province devait être sacrifiée à la capitale, qui en est éloignée ; si l'Égypte, par exemple, devait être privée d'un canal utile, parce que quand ce canal serait exécuté il donnerait trop d'importance à l'Égypte et exciterait ainsi la jalousie de Constantinople, une pareille politique exercée à l'égard de l'Égypte tendrait infiniment plus à amener la séparation des deux pays qu'aucune des conséquences qu'on redoute de l'ouverture du canal même.

» Lord Palmerston paraît croire que le Sultan ne peut maintenir son empire aggloméré que par l'exercice du pouvoir absolu, par l'exagération de son autorité, et en refusant tous les droits et privilèges à ses provinces éloignées. De nos jours, une pareille erreur ne devrait pas être commise par un politique anglais.

» Pourquoi l'Angleterre conserve-t-elle son empire colonial ? et pourquoi a-t-elle réussi à maintenir la paix et la fidélité dans toutes les parties de cet empire, excepté dans l'Inde ? Parce que l'Angleterre, dans toutes ses possessions éloignées, excepté dans l'Inde, a toujours consulté les sentiments des habitants et se les est conciliés.

» Quant au canal de Suez, s'il était exécuté, nous sommes portés à croire qu'il éloignerait l'Égypte de ses liaisons avec l'Europe et la mettrait à l'abri de l'ambition de celle-ci, loin de produire l'effet contraire. Le passage des voyageurs et des marchandises, au lieu de s'effectuer par Alexandrie et le

Caire, se ferait à travers le désert, sans entrer en contact avec l'Égypte proprement dite.

» La vallée du Nil serait exclusivement abandonnée aux habitants, aux voyageurs, artistes et curieux. Il est probable que cela nuirait plutôt que cela ne serait profitable aux intérêts commerciaux du Caire et d'Alexandrie. A tout prendre, le canal, loin de séparer l'Égypte de la Turquie, éloignerait ce contact européen et ces intrigues européennes qui troublent en ce moment la politique de l'Égypte, et unirait plus intimement cette province au gouvernement de Turquie.

» Quant à l'autre motif allégué par lord Palmerston, il aurait agi beaucoup plus sagement en gardant le silence à cet égard. Il déplore l'ouverture de la mer Rouge, de peur qu'elle ne rapproche trop la puissance maritime de la France de notre grand et précieux empire de l'Hindoustan.

» Les Français ont besoin d'une route abrégée comme celle-là pour leur commerce de la Chine et de l'Asie orientale, et notre ministre avoue qu'il veut fermer ce passage, afin que les Français ne puissent pas nous faire concurrence dans les mers de l'Orient. Qu'est-ce, sinon un aveu déshonorant de vues étroites et de motifs de jalousie plus dignes d'un mandarin chinois que d'un ministre anglais ? Il siérait parfaitement au commissaire impérial Yeh ; mais dans la bouche d'un homme d'État anglais, de l'un des soutiens de l'alliance anglo-française, un pareil aveu est une absurdité surannée qui appartient en réalité au siècle dernier et non à celui-ci.

» Ce serait une honte éternelle pour la première nation commerçante du monde, si elle se laissait détourner de prendre part à une des plus grandes entreprises commerciales de notre époque et des temps passés par des arguments si peu satisfaisants, par des craintes si peu fondées et des sen-

timents aussi bas. Il y a dans cette question plus qu'un simple sacrifice à l'obstination, à l'hostilité persévérante de lord Stratford de Redcliffe.

« L'heureuse exécution de ce bosphore artificiel, faisant communiquer la Méditerranée avec la mer Rouge, serait un immense bienfait pour le commerce maritime du monde; mais aucun pays n'y est autant intéressé que l'Angleterre. Elle nous donnerait une voie directe par mer, plus courte de 7,000 milles qu'aucune de celles qui existent, pour se rendre dans l'Australie et en Orient.

» Devons-nous être détournés de prendre part à une entreprise dont l'exécution serait d'un avantage signalé pour notre commerce, par des craintes sans fondement pour l'intégrité de la Turquie, ou par des sentiments de jalousie, moins fondés encore, que nous inspirerait la rivalité commerciale de la France? Nous ne le croyons pas. »

PRESSE FRANÇAISE.

Constitutionnel (10 juillet) :

« L'affaire de l'isthme de Suez est entrée dans une phase nouvelle, qu'on peut appeler la phase politique. La première chose à faire, aussitôt la concession obtenue, était de consulter les ingénieurs pour s'assurer que le projet était réalisable. Il y avait ensuite à interroger le commerce, et particulièrement celui de la Grande-Bretagne, pour savoir si l'entreprise serait utile. Les ingénieurs et le commerce ont fait les réponses les plus favorables.

» Restait à connaître l'opinion des gouvernements, ou plutôt du gouvernement anglais, tous les autres ayant déjà unanimement approuvé l'opération.

» Un des représentants de Bristol, où l'entreprise du percement de l'isthme a obtenu la plus cordiale adhésion, a donc interrogé le ministère anglais dans la Chambre des Communes. Il a demandé, au nom de ses commettants, si le gouvernement était disposé à user de son influence à Constantinople pour déterminer le Sultan à ratifier la concession accordée par le Vice-roi d'Égypte.

» Le Premier Lord de la Trésorerie a répondu très-catégoriquement, que loin d'influer en ce sens sur les résolutions de la Porte, le gouvernement userait au contraire de tout son crédit pour s'opposer à l'exécution du projet.

» Excellente déclaration, qui vaut mieux qu'une guerre sourde, et que nous acceptons comme un nouveau progrès de cette grande entreprise; car c'est la dernière difficulté qu'elle ait à vaincre, et elle en triomphera. Il ne faut pas, en effet, que le gouvernement anglais s'imagine qu'il parviendra à empêcher indéfiniment ce succès. Il peut le retarder, il peut y créer de grands obstacles; mais son erreur ne prévaudra pas, en définitive, contre la force de la vérité, contre l'intérêt du genre humain. Nous l'avons déjà dit et nous le répétons : du moment qu'une entreprise pareille est faisable, elle est faite. Qu'importe que ce soit un peu plus tôt ou un peu plus tard !

» Nous croyons que ce sera bientôt. En effet, le dernier mot n'est pas dit dans les Chambres anglaises. On a interpellé lord Palmerston ; il a répondu. Viendra la discussion, et si cette discussion est complète, elle sera nécessairement défavorable au ministère.

» Voilà donc, sur ce point, le chef du ministère en opposition avec toutes ces Chambres de commerce, toutes ces Associations de marins, d'armateurs, de négociants anglais. Ne se prépare-t-il pas de grands embarras ? Il a dit au représentant de Bristol que l'affaire, au point de vue commercial, est

purement chimérique. Ne voit-il pas que le commerce anglais, sous peine d'inconsistance, va lui répondre : « Qu'en savez-vous ? Ne suis-je pas le meilleur juge de mon intérêt ? »

» Au point de vue politique, le ministère anglais est hostile à l'entreprise, parce qu'elle donnerait à l'Égypte des facilités plus grandes de se déclarer indépendante de la Turquie.

» Le Vice-roi d'Égypte a répondu d'avance à cette objection. Voici ce qu'il a dit :

Ici le *Constitutionnel* cite les paroles de S. A. le Vice-roi que nous avons rapportées nous-mêmes un peu plus haut, page 221. Puis il ajoute :

» Raisonnement concluant et plein de loyauté, qui portera la conviction dans les Chambres anglaises, et qui rendra insoutenable le prétexte puisé dans la nécessité de garantir la suzeraineté du Sultan sur l'Égypte.

» Ici encore le ministère anglais verra la discussion tourner contre lui.

» Nous ne parlons pas des motifs politiques, qui ne seraient pas avouables, comme l'arrière-pensée de s'emparer de l'Égypte. Personne n'y songe, sans doute ; mais le gouvernement qui entreprendrait des projets aussi dangereux n'éviterait pas la réprobation de tout ce qu'il y a de sensé et de loyal dans les Chambres et dans le pays. — L. BONIFACE. »

Constitutionnel (21 juillet) :

« On connaît la réponse que lord Palmerston a faite la semaine dernière au représentant de Bristol, M. Berkeley, lorsque celui-ci a demandé si le gouvernement anglais interviendrait auprès de la Porte Ottomane pour obtenir le firman nécessaire au percement de l'isthme de Suez.

» Samedi dernier un autre député, M. Griffiths, s'est rendu l'organe du sentiment pénible que les paroles peu mesurées du premier ministre avaient excité parmi les classes éclairées de l'Angleterre, où le projet de M. de Lesseps a rencontré tant de sympathies. Il a exprimé l'opinion que l'honneur de l'Angleterre n'était pas bien servi par une opposition jalouse au projet de canalisation de l'isthme de Suez, et que son caractère de libéralisme politique et commercial pourrait souffrir d'une telle attitude.

» Mais avant même qu'il eût parlé, et lorsqu'il se levait à peine pour faire sa motion, il a été interrompu par des rires et par des cris de : Lord Palmerston ! Plus de réserve eût été convenable alors qu'on traitait un sujet aussi délicat que l'honneur de l'Angleterre, et la sincérité du caractère qu'elle donne à ses rapports avec le reste du monde. Mais cette petite manifestation avait été organisée d'avance, et nous n'en tiendrons pas plus de compte que les spectateurs qui voient dans un théâtre les parents de la jeune première lui jeter un bouquet du haut des cintres. Nous connaissons les petites comédies de la coulisse parlementaire.

» M. Griffiths avait parfaitement raison. L'Angleterre, lorsqu'elle a proclamé la doctrine du libre échange, n'a pas voulu, sans doute, tromper le monde entier. Elle n'a pas simplement dissimulé une spéculation sous un grand étalage de principes. Il ne manque pas de gens qui le disent pourtant ; et nos voisins pourraient craindre justement de donner du poids à cet avis, si, dans une occasion telle que le percement de l'isthme de Suez, où l'intérêt britannique ne paraissait pas aussi évident que dans le reste des applications du libre échange, elle répudiait tout à coup son système de liberté commerciale. Il s'agit donc bien véritablement de

l'honneur de l'Angleterre et de la dignité du rôle qu'elle joue devant les autres peuples.

» Cela est si vrai, que lord Palmerston s'est fâché. En substance, il n'a fait que reproduire sa première argumentation, avec les mêmes violences, mais point d'essai de plaisanterie. La question est devenue tout à fait sérieuse, et les Anglais ne tarderont pas à le prouver eux-mêmes à leur premier ministre, fort mal inspiré dans cette affaire.

» C'est principalement afin que la France n'ait pas « *une* » *avance très importante pour toutes les opérations qui pourraient être entreprises dans les mers de l'Inde,* » que lord Palmerston s'oppose à la construction du canal de Suez.

» Le Premier Lord de la Trésorerie a-t-il bien pesé ses paroles ? Quoi ! ce serait simplement pour donner une sécurité de plus à un empire colonial déjà appuyé sur Gibraltar, Malte, Aden, l'île Périm et une marine militaire énorme, que le gouvernement anglais prétendrait priver indéfiniment le monde de tous les avantages que promet la canalisation de Suez ?

» Ce serait par trop d'égoïsme. Habituellement, quand on éprouve de tels sentiments, on ne les avoue pas, et ils n'ont jamais de succès. Si quelqu'un, de l'autre côté du détroit, se figure que les intérêts britanniques étant satisfaits, tout le monde doit être content et qu'il n'y a plus qu'à tirer l'échelle, ce quelqu'un se trompe grandement, et l'Europe le prouvera en n'abandonnant pas un projet qu'elle a adopté comme éminemment utile à son commerce.

» Il est d'ailleurs surprenant que l'on avoue tant de défiance à notre égard. Dernièrement, on appuyait une demande de crédits pour l'augmentation de l'armée anglaise sur la nécessité de se prémunir contre une attaque de la France. Aujourd'hui, on repousse le projet de percement de l'isthme pour

empêcher que Toulon n'ait une avance sur Portsmouth « en cas de difficultés avec la France. »

» En sommes-nous encore là? Qu'est-ce que cette politique étroite et pleine de préjugés? On l'avait crue répudiée à jamais sous les murs de Sébastopol. Nous avons, en France, accepté l'alliance anglaise avec une grande sincérité. Et, par le mot alliance, nous n'entendons pas une rivalité qui se dessinerait sur tous les points du globe, une guerre sourde d'influences, une défiance et une jalousie réciproques. Que dirait-on de deux amis vivant côte à côte, et dont l'un armerait tous les soirs son pistolet dans la pensée que l'autre médite de le dévaliser pendant la nuit?

» Telle n'est pas, Dieu merci! la situation des deux pays. Pourquoi donc alors souffler sur des cendres d'inimitiés éteintes? Lord Palmerston est regardé, par la majorité de la population en Angleterre, comme le représentant de l'alliance française, et cette opinion est pour beaucoup dans l'appui cordial que cette partie de la population lui accorde. D'un autre côté, il est malheureusement trop vrai qu'il existe encore en Angleterre, dans certaines classes de la société, un levain de préjugés contre nous.

» Nous plaindrions la situation d'un gouvernement qui, s'appuyant d'un côté sur l'alliance française, jugerait encore nécessaire de chercher un autre élément d'existence dans une politique vieillotte et arriérée, dans une flatterie des anciennes rancunes et des antipathies déraisonnables autant qu'envieuses.

» Le Premier Lord de la Trésorerie, qui a une si longue expérience du gouvernement, ne se hasarderait pas à jouer un tel jeu, qui ne pourrait pas durer longtemps et dont les Anglais eux-mêmes feraient justice. Nous en appelons donc à lord Palmerston mieux informé. Il ne se doute pas du déplo-

nable effet que produisent en Europe, et particulièrement en France, ses déclarations au sujet de l'isthme de Suez. — P. DUBOIS. »

Journal des Débats (11 juillet) :

« En mettant sous les yeux de nos lecteurs la liste des adhésions que la plupart des gouvernements européens ont déjà données au projet conçu pour le percement de l'isthme de Suez, nous avons parlé de l'unique obstacle que l'exécution de ce projet rencontrait dans la résistance du gouvernement anglais, et particulièrement de lord Stratford de Redcliffe, ambassadeur d'Angleterre à Constantinople. Le concessionnaire du canal projeté pour la jonction des deux mers, M. Ferdinand de Lesseps, a cru que le meilleur moyen de vaincre l'opposition des hommes d'État anglais était d'en appeler au peuple anglais lui-même, et de l'amener à se prononcer sur cette question déjà résolue par l'opinion unanime de l'Europe. Notre honorable compatriote est parti pour l'Angleterre à la fin du mois d'avril dernier; et depuis ce moment, il a parcouru toutes les grandes villes commerciales, industrielles et maritimes du Royaume-Uni pour ouvrir une enquête nationale sur le projet qu'il poursuit avec tant de courage et de persévérance. Cette enquête a été faite sur une échelle aussi large que possible, et l'on peut dire que la Grande-Bretagne y a comparu tout entière. Partout les membres des corporations commerciales, les négociants, les armateurs, les manufacturiers, les capitalistes, ont accueilli M. Ferdinand de Lesseps avec l'empressement le moins équivoque; et ils se sont réunis en meetings pour entendre les explications qu'il avait à leur donner sur le plan de son entreprise. Rien de plus remarquable que le ton de franchise et de loyauté qui a caractérisé ces réunions publiques, où toutes

les questions ont été posées, discutées et éclaircies comme elles auraient pu l'être dans le sein du Parlement. La principale question qui a été débattue portait naturellement sur l'utilité que le canal maritime de Suez à Péluse doit offrir au commerce en général et au commerce anglais en particulier. On admettra bien que sur une pareille question il est difficile de trouver des juges plus éclairés et plus compétents que les armateurs et les négociants de Londres, de Liverpool, de Manchester, de Birmingham, de Bristol, de Dublin, de Glasgow, d'Aberdeen, d'Édimbourg et de Newcastle. Or, après une discussion approfondie sur l'ensemble et sur les détails de l'entreprise, tous ces représentants naturels du commerce anglais se sont trouvés d'accord pour proclamer que si l'ouverture de l'isthme de Suez doit profiter au commerce du monde entier, elle profitera surtout et avant tout au commerce anglais, en abrégant de moitié la distance qui sépare aujourd'hui la Grande-Bretagne des vastes et riches établissements qu'elle possède dans l'Inde et dans l'Australie.

» Une chose à remarquer, c'est que dans les résolutions arrêtées par ces meetings, l'intérêt général de la civilisation et de l'humanité figure en première ligne, et que l'intérêt particulier du commerce anglais ne vient qu'en second ordre. Le meeting d'Édimbourg est celui qui s'est expliqué sur ce point de la façon la plus nette et la plus honorable : il a déclaré que « quand bien même la France et les autres pays » riverains de la Méditerranée devraient retirer du canal » maritime un plus grand profit que l'Angleterre, cette considération devrait céder devant celle des avantages évidents » qui en résulteront pour l'Angleterre elle-même. » Le meeting de Newcastle et ceux de quelques autres villes sont allés plus loin. Non contents de donner leur approbation au projet du canal maritime, ils ont cru devoir adresser un

Mémoire à lord Palmerston, pour lui recommander formellement ce projet. Ils concluent en demandant au Premier Lord de la Trésorerie de faire auprès du Sultan les démarches nécessaires pour le déterminer à accorder dans le plus bref délai sa sanction officielle au firman de concession rendu par le Vice-roi d'Égypte en faveur de M. de Lesseps.

» Ainsi cette grande enquête ouverte par M. de Lesseps en Angleterre a eu tout le succès qu'il était permis d'en attendre. Si l'on pouvait avoir des doutes sur les dispositions du peuple anglais, ces doutes ne sont plus possibles; ils disparaissent devant l'unanimité de cette manifestation nationale. Il ne reste plus même un prétexte pour supposer que le peuple anglais partage les préventions de quelques-uns de ses hommes d'État contre le percement de l'isthme de Suez. L'opinion publique en Angleterre est aussi favorable à ce projet que sur le continent : tel est le fait important qui a désormais acquis l'évidence d'une démonstration complète. Maintenant il est naturel de se demander quelle contenance le gouvernement anglais fera devant cet ensemble de manifestations, qu'un journal anglais a spirituellement appelé « le plébiscite sur la question de Suez ». Pour tous ceux qui connaissent la manière dont les grandes questions politiques font leur chemin au delà du détroit, il ne peut plus guère y avoir d'incertitude sur le dénouement que celle-ci doit recevoir. L'opinion publique s'est prononcée par vingt meetings réunis dans les plus grandes villes du royaume; elle sera tôt ou tard écoutée et obéie. Sans doute il faut faire la part de l'influence que les passions de quelques hommes d'État, leur amour-propre et leurs animosités personnelles, peuvent exercer sur la marche actuelle du gouvernement britannique. L'amour-propre de lord Stratford de Redcliffe et de lord Palmerston est engagé dans la question; très-probablement il ne se rendra pas du premier coup; mais la partie

est bien près d'être perdue pour lui ; finalement , il cédera devant la force des choses , et l'on peut espérer que ce dénouement ne se fera pas beaucoup attendre.

» Ceci nous amène à dire quelques mots d'un article que le *Morning-Post* vient de publier contre le percement de l'isthme de Suez. Le ton incroyable de légèreté qui perce à toutes les lignes de cet article en trahit suffisamment la source : c'est le dépit d'un plaideur condamné qui maudit ses juges. Chose curieuse, et qui prouve le degré de conscience et d'impartialité que l'auteur de l'article a porté dans l'examen de la question ! il ne dit pas un mot des meetings où elle a été traitée sous toutes ses faces ; il a trouvé plus commode de les passer sous silence. Quant à la discussion à laquelle il se livre contre le projet de M. de Lesseps , elle est fondée sur des arguments d'une telle pauvreté qu'il suffit de les citer pour en faire justice. Selon le *Morning-Post*, le canal de Suez est tout à la fois une chimère et une fourberie, une trappe imaginée pour soutirer l'or anglais au profit d'une entreprise impossible et condamnée par tous les ingénieurs anglais. Ces insinuations déloyales ne font de tort qu'aux écrivains qui se les permettent et aux hommes d'État qui les inspirent. Le journal anglais ne fera prendre le change à personne ; il doit savoir, il sait comme nous, comme tout le monde, que ce ne sont pas les bourses anglaises que M. de Lesseps est allé solliciter en Angleterre. Ce qu'il a sollicité, c'est le concours moral du peuple anglais, c'est le concours politique du gouvernement anglais pour lever l'obstacle que le veto de lord Stratford de Redcliffe fait peser sur les résolutions de la Porte. Quant à l'or anglais, on sait bien que M. de Lesseps n'en a que faire ; il est prêt à s'en passer, sans que l'exécution de son projet en souffre le moins du monde. S'il a fait appel au concours des capitaux anglais comme à ceux de toutes les nations, c'est

uniquement pour obéir à l'acte de concession et aux statuts de la Compagnie qui ont voulu donner à l'entreprise un caractère européen, universel.

» L'argumentation du journal anglais contre le côté pratique du projet est de la même force et de la même portée. Il tranche les questions au lieu de les discuter, et il parle avec un aplomb imperturbable « de ce canal immense qu'il s'agit de creuser à » travers un désert de sables mouvants. » Or, d'après le témoignage des hommes les plus compétents, ces sables mouvants n'existent que dans l'imagination de l'écrivain anglais, et tout le monde sait que ce *canal immense* n'aura que trente lieues de longueur. Quant à la prétendue difficulté de réunir et d'approvisionner des armées de travailleurs dans le désert, tout le monde sait aussi qu'elle a été levée de la manière la plus simple et la plus satisfaisante par un règlement du Viceroy, qui a été reproduit par les principaux journaux de l'Europe. S'il y a des ingénieurs anglais qui ont déclaré l'exécution du canal impossible, le *Morning-Post* aurait dû les nommer. Ce que nous savons, quant à nous, c'est que le Rapport de la Commission internationale qui a dressé le plan des travaux est signé par trois ingénieurs anglais des plus accrédités, MM. Rendel, Mac-Clean et Ch. Manby, auxquels il faut ajouter M. Harris, capitaine de la marine britannique des Indes. Nous croyons superflu de nous arrêter sur ces objections techniques. Nos lecteurs en trouveront la réfutation complète et détaillée dans les nombreux documents que M. de Lesseps a publiés au nom de la Commission internationale. Si l'écrivain anglais avait lu ces documents, il se serait sans doute épargné la peine de parler à côté de la question, avec une assurance qui ne trompera personne, pas plus en Angleterre que sur le continent.

» L'auteur de cette étrange diatribe a cru fortifier sa cause

en se plaçant sur le terrain de la politique pour exploiter largement les jalousies et les rivalités nationales. Il fait à la fois un épouvantail pour la Turquie et pour l'Angleterre des prétendues facilités que le canal de Suez offrirait au Vice-roi d'Égypte pour se rendre indépendant de la Porte, et à la France pour tenter une agression contre l'Inde anglaise. D'une part, on dit à la Turquie que le canal deviendra pour le Vice-roi d'Égypte un moyen stratégique, une barrière qui lui servira pour fermer l'entrée de l'Égypte aux armées turques. Comme si ce même canal ne devait pas offrir en même temps aux puissances protectrices de la Turquie une voie plus rapide et plus facile pour la secourir et pour envoyer leurs armées en Égypte! D'autre part, on dit au peuple anglais que dans le cas d'une guerre entre l'Angleterre et la France, le gouvernement français pourrait instantanément expédier de ses ports méditerranéens à travers le canal de Suez une flotte nombreuse « pour écraser le commerce et dévaster les possessions de » l'Angleterre ». Heureusement le bon sens du peuple anglais ne peut se préoccuper d'un danger aussi chimérique. Le peuple anglais comprendra que le canal de Suez ne lui fera perdre aucun des avantages qu'il trouve dans ses flottes immenses et dans ses innombrables stations navales pour défendre et maintenir sa domination dans l'Inde; il comprendra que si le canal doit ajouter aux facilités de l'attaque, il ajoute également aux facilités de la défense. Aujourd'hui, par exemple, tout citoyen anglais sentira de quelle importance il serait pour son gouvernement de pouvoir transporter par la voie rapide et abrégée de Suez les forces militaires destinées à réprimer l'insurrection de l'Inde. Qui ne voit d'ailleurs combien cette politique ombrageuse est en désaccord avec les intérêts bien entendus des deux nations, avec les rapports de bon voisinage et les sentiments de mutuelle estime qui les

rapprochent aujourd'hui l'une de l'autre? Pour s'expliquer un pareil anachronisme, il faut se rappeler que l'homme d'État qui occupe aujourd'hui le poste de premier ministre siégeait déjà dans les conseils politiques de l'Angleterre il y a cinquante ans. C'est la politique de 1808 qui inspire le cabinet anglais de 1857.

» On ne peut plus en douter maintenant : l'article du *Morning-Post* exprimait bien la pensée du gouvernement anglais. Comme on a pu le voir, la question a été portée au Parlement. Dans sa réponse aux interpellations de M. Berkeley, lord Palmerston s'est prononcé formellement contre l'ouverture de l'isthme; il a reproduit sans y rien ajouter les allégations du *Morning-Post*, en sorte que la réponse que nous avons faite à ce journal est de tout point applicable au discours du noble lord. Ainsi le ministère anglais, qui s'était jusqu'à présent renfermé dans un mutisme absolu sur cette question, se croit obligé maintenant de rompre le silence et de jouer cartes sur table. Désormais, la lutte est engagée entre le gouvernement anglais et l'opinion publique, non-seulement de l'Europe, mais de l'Angleterre. Dans l'intérêt de l'entreprise, on ne peut que se féliciter de cette situation nouvelle. Pour M. de Lesseps et ses collaborateurs, il vaut mieux combattre l'opposition ouverte du cabinet anglais que l'opposition silencieuse et les manœuvres souterraines de lord Stratford de Redcliffe. C'est encore un résultat important dont il faut reporter l'honneur au voyage, et nous dirions presque, à la campagne que M. de Lesseps vient de faire en Angleterre.

» Après comme avant la déclaration de lord Palmerston, nous pensons que l'opposition du cabinet anglais ne pourra tenir longtemps contre l'opinion si prononcée de l'Europe et de l'Angleterre. Une circonstance particulière semble indiquer que le gouvernement anglais se résigne et se prépare à ce qu'il

ne croit plus pouvoir empêcher. Les journaux anglais ont annoncé qu'un détachement envoyé par le gouverneur des Indes avait occupé dernièrement l'île Périn, située à l'entrée du détroit de Bab-el-Mandeb, à l'embouchure de la mer Rouge. L'île Périn est un rocher stérile et inhabité, qui a moins d'une lieue un quart dans sa plus grande dimension et une lieue dans l'autre, et dont la possession ne peut évidemment avoir aucune espèce d'importance commerciale. Alors, dans quelle vue, dans quel intérêt les Anglais ont-ils occupé cet îlot ? On s'accorde assez généralement à penser que le gouvernement britannique, prévoyant l'ouverture de l'isthme et le développement que ce nouveau passage doit donner à la navigation de la mer Rouge, a voulu s'assurer une position qui lui permettra de surveiller ces parages. Maître de ce rocher qui commande l'entrée de la mer Rouge, il peut y établir un fort avec un poste militaire au moyen duquel il deviendra le geôlier du futur canal, et il en aura la clef dans les mains. Les considérations très-générales, il est vrai, que le *Times* a présentées il y a quelques jours sur l'occupation de Périn sont de nature à confirmer cette conjecture. S'il était vrai, comme quelques journaux l'ont annoncé, que le Sultan eût réclamé contre cette occupation, l'affaire se compliquerait d'une manière inattendue. Quoi qu'il en soit, nous avons dû signaler le rapport qui existe entre cet incident et la question de Suez.

— L. ALLOURY. »

Patrie (11 juillet) :

« Une déclaration importante a été faite par lord Palmerston dans la dernière séance de la Chambre des communes. Le gouvernement anglais vient d'épouser encore une fois tous les préjugés et toutes les passions de lord Stratford de Redcliffe. En réponse à une interpellation de M. Henry Berkeley,

le premier ministre a annoncé que le gouvernement de la reine usera de toute son influence à Constantinople pour empêcher le gouvernement ottoman d'autoriser le percement de l'isthme de Suez. Lord Palmerston ne s'en est pas tenu à cette déclaration catégorique; il a employé un langage dont la violence et l'amertume seraient difficiles à justifier. Il a qualifié une grande et féconde entreprise de conception impossible et impraticable, de chimère ruineuse, de spéculation équivoque imaginée pour abuser de la crédulité publique et pour faire des dupes. Il a exprimé l'espoir qu'il ne se trouverait point d'Anglais disposés à appuyer une entreprise si préjudiciable aux intérêts britanniques.

» Ce projet, a dit lord Palmerston, est hostile aux intérêts de l'Angleterre; il est opposé à la politique constante de ce gouvernement en ce qui concerne les relations de l'Égypte avec la Turquie; politique qui a été soutenue au prix de la dernière guerre et du traité de Paris. La tendance politique évidente de l'entreprise est de rendre plus facile la séparation de l'Égypte et de la Turquie. Elle repose aussi sur des projets lointains de rendre plus facile l'accès de nos possessions indiennes; projets sur lesquels je n'ai pas besoin d'insister, parce qu'ils sautent aux yeux de quiconque réfléchit un instant. Je ne puis trop m'étonner qu'on ait compté sur la crédulité des capitalistes anglais au point d'espérer leur concours pour une entreprise aussi contraire de toute façon aux intérêts britanniques. »

» Il n'y a au fond de cette déclaration malveillante aucun argument sérieux. Le percement de l'isthme de Suez ne changera rien aux relations de l'Égypte avec la Turquie; il ne saurait, sous ce rapport, avoir plus d'influence que n'en a eu l'établissement du chemin de fer. Il y aura seulement des facilités plus grandes accordées au commerce de toutes les na-

tions; et par suite un développement d'affaires, qui profitera à tout l'Occident. Quant aux craintes que lord Palmerston feint d'éprouver pour les possessions de l'Angleterre dans l'Inde, elles sont purement chimériques. En face de chacune des deux issues du canal projeté, l'Angleterre possède deux citadelles imprenables, Malte et Aden; elle vient d'y joindre l'île Périm, où elle va créer une station militaire et navale; elle commandera donc toujours l'entrée et la sortie du canal international. Que peut-elle avoir à redouter?

» Lord Palmerston a ajouté que « depuis quinze ans, le » gouvernement anglais avait usé de toute son influence à » Constantinople et à Alexandrie, pour empêcher cette entreprise d'être mise à exécution. » On le savait; mais l'aveu qui vient d'en être fait en plein parlement n'est point inutile. De plus, il est rassurant. Si toute l'influence du gouvernement anglais, employée avec persévérance pendant quinze années, n'a pu empêcher l'idée du percement de l'isthme de grandir et d'arriver à maturité, c'est que cette idée possède une vitalité qui en garantit le succès dans l'avenir. Il n'y a que des entreprises fécondes qui puissent surmonter de pareils obstacles. L'opposition du gouvernement anglais a été vaincue à Alexandrie; elle le sera un jour à Constantinople.

» L'adversaire qui triomphera d'elle ne sera pas la diplomatie, ce sera l'opinion publique de l'Angleterre elle-même. Déjà les commerçants de Bristol, de Liverpool, de Manchester, de Birmingham accueillent avec faveur une entreprise qui a d'abord excité toutes leurs méfiances; le jour où les dernières préventions seront tombées, où le commerce et l'industrie britanniques seront convaincus que le percement de l'isthme, en abrégant la route de l'Inde, profitera à l'Angleterre plus qu'à toute autre nation, ils feront entendre une

voix que le gouvernement anglais est habitué à écouter, et toute hostilité de sa part disparaîtra. — CUCHEVAL-CLARIGNY. »

Patrie (21 juillet) :

LORD PALMERSTON ET L'ISTHME DE SUEZ.

« Les événements se chargent quelquefois de démontrer l'inanité de la sagesse humaine, en donnant aux prévisions des politiques les plus avisés le plus cruel démenti.

» Lord Palmerston, en annonçant que le gouvernement anglais userait de toute son influence à Constantinople pour empêcher le Sultan de donner sa sanction au percement de l'isthme de Suez, avouait en plein parlement que, depuis quinze ans, la diplomatie anglaise avait combattu de toutes ses forces la pensée de cette grande entreprise, et l'avait empêchée d'arriver à l'exécution. C'est un triste succès que celui qu'on obtient aux dépens des intérêts généraux de la civilisation; mais un homme d'État est excusable de faire passer en première ligne les intérêts de son pays. En a-t-il cette fois été ainsi? Lord Palmerston donnait à entendre qu'un des mobiles principaux de sa conduite avait été l'appréhension que le percement de l'isthme de Suez n'exercât une influence favorable sur le développement du commerce de la France et de l'Autriche avec l'Orient. Disons tout de suite, à l'honneur des journaux anglais, qu'ils ont protesté contre ce calcul égoïste, le déclarant indigne d'une grande nation. Mais nous voulons l'admettre comme légitime et honorable; a-t-il été justifié par l'événement?

» Voici quinze ans que le projet de percer l'isthme de Suez avorte devant l'opposition de la diplomatie anglaise : le commerce de la France et de l'Autriche, le commerce de toutes les nations assises autour de la Méditerranée ont-ils été arrêtés

dans leur développement ? Les ports de Marseille, de Trieste et de Gènes sont-ils déserts ? La navigation n'y a jamais été plus florissante. A qui donc la politique de lord Palmerston a-t-elle fait tort ? A l'Angleterre seule. La guerre de Crimée a éclaté, et l'Angleterre n'a pu tirer aucun parti de son armée des Indes, parce que les lenteurs et les dépenses de plusieurs transbordements auraient rendu trop long et trop coûteux le transport d'un corps d'armée de Bombay à Balaklava. Aujourd'hui, c'est l'Inde qu'il faut secourir, et les mêmes difficultés viennent compromettre l'existence de l'empire anglo-indien.

» Les ministres anglais ont avoué au Parlement que les renforts expédiés d'Angleterre dans les premiers jours de juillet ne seraient à la disposition du gouverneur général des Indes que dans le courant de novembre. Quatre mois pleins sont nécessaires pour transporter des troupes d'Angleterre au Bengale, en contournant l'Afrique, et les navires à vapeur ne gagnent point sensiblement de vitesse les navires à voiles, par suite de la nécessité où ils sont de faire relâche pour renouveler leur provision de charbon. On comprend quelles inquiétudes un pareil aveu a éveillées au sein du Parlement. Par un bonheur tout à fait accidentel, le gouverneur général a pu arrêter au passage le corps expéditionnaire destiné à opérer en Chine, et profiter ainsi des renforts qui n'étaient pas destinés aux Indes ; mais sans cette circonstance tout à fait fortuite, les Anglais auraient été réduits à se tenir quatre mois sur la défensive, pendant que l'insurrection se serait librement développée autour d'eux.

» Supposons, au contraire, qu'animée de pensées plus libérales, et poursuivant avant tout les progrès de la civilisation dans l'extrême Orient, la diplomatie anglaise ait mis, depuis quinze ans, à presser le percement de l'isthme de Suez, toute

l'énergie qu'elle a dépensée pour l'entraver; supposons l'isthme ouvert : que se serait-il passé? A la première nouvelle de l'insurrection, les régiments en garnison à Malte auraient pu être embarqués sur les bateaux à vapeur de la station anglaise de la Méditerranée; et ces bâtiments, passant de la Méditerranée dans la mer Rouge sans rompre charge, auraient été, quinze jours après, à Bombay. Eût-il fallu expédier des renforts d'Angleterre même? En trente jours, ces renforts eussent abordé à Bombay; en un mois, en six semaines au plus, ils auraient été rendus sur le haut Indus, ou transportés à Calcutta. Laissons de côté la question d'économie, quoique le Parlement n'y puisse être indifférent; ces deux mois et demi qu'il serait possible de gagner, ne peuvent-ils, à un moment donné, décider du sort de l'Inde?

» C'est donc l'Angleterre qui a le plus souffert dans ses intérêts politiques, de l'opposition que son gouvernement a faite au percement de l'isthme de Suez. Mais les opérations militaires n'ont pas seules besoin de rapidité. L'économie de temps et l'économie d'argent ne sont pas moins essentielles au commerce; et la diplomatie anglaise a sacrifié, en croyant les servir, les intérêts mercantiles de son pays. Depuis quinze ans, elle impose aux produits de toute l'Europe la nécessité de faire le tour de l'Afrique, comme si ce n'était pas le commerce anglais qui supportait pour la plus forte part le fret et les primes d'assurance d'une navigation de quatre mois. Lord Palmerston s'est montré plein d'une singulière sollicitude pour la bourse de ses compatriotes. Dans un second discours, plus mesuré mais aussi peu concluant que le premier, il a déclaré ne s'opposer au percement de l'isthme de Suez que comme à une entreprise infructueuse pour ses actionnaires futurs. Le gouvernement anglais n'a point pour habitude de s'ériger en conseiller des spéculateurs de la Cité; il les regarde

en général, et avec toute raison, comme les meilleurs juges de l'emploi de leur argent. Cette fois encore, il aurait pu se reposer avec une entière sécurité sur leurs lumières. Ce n'est pas par un aveugle engouement que les premières maisons de tous les grands ports de commerce se sont déclarées favorables au percement de l'isthme de Suez.

» Acceptons comme exactes les prévisions de lord Palmerston. Le canal international, une fois ouvert, couvrira à peine ses frais ; il sera impossible de donner jamais un dividende aux actionnaires. Les maisons de Bristol, de Liverpool et de Glasgow qui auront pris des actions, perdront ainsi tous les ans une certaine somme. Mais le canal est ouvert ; un bâtiment parti de Bristol peut, un mois après, débarquer sa cargaison à Bombay, et toutes les maisons anglaises économisent les trois quarts de ce qu'elles payaient annuellement comme fret et comme primes d'assurances. Croit-on qu'elles regarderaient comme une mauvaise affaire d'avoir sacrifié un certain capital, si le percement de l'isthme leur procurait sur leurs dépenses annuelles une économie dix fois plus considérable ?

» Le principal obstacle au développement du commerce de l'Europe avec l'Inde, c'est précisément la nécessité d'une navigation longue et dangereuse. Il faut, dans les conditions actuelles, attendre dix et douze mois avant de savoir si une opération a donné du profit ou de la perte ; et cette longue incertitude imprime à tout le trafic avec l'Inde un caractère éminemment aléatoire. Supprimez les trois quarts de la distance à franchir, les trois quarts des risques à courir, les trois quarts des frais à supporter, et les opérations avec l'Inde rentrent dans le cadre de toutes les opérations ordinaires. Les relations commerciales se développent aussitôt en proportion des habitudes prises et de la richesse de chaque pays. A qui profitera

surtout ce développement, sinon à l'Angleterre, depuis si longtemps en position d'approvisionner les Indes? Si Marseille et Trieste voient leur trafic s'étendre, celui de Bristol et de Liverpool ne s'accroîtra-t-il pas bien davantage? C'est ce que comprennent à merveille les industriels et les commerçants de l'Angleterre, toujours éveillés sur leurs véritables intérêts. Voilà pourquoi ils se montrent si favorables à une entreprise que la diplomatie de leur pays n'a cessé de combattre. Voilà pourquoi, au nom de la prospérité commerciale de l'Angleterre, au nom de la sécurité de l'empire anglo-indien, ils imposeront à leur gouvernement un changement de politique.

— CUCHEVAL-CLARIGNY. »

Messenger de la Bourse (11 juillet) :

« Notre intention n'est pas de répondre, aujourd'hui, aux objections faites par lord Palmerston à l'accomplissement du canal maritime de Suez. Elles n'ont pas plus de fondement sous le rapport commercial que sous le rapport politique; elles seront d'ailleurs réfutées plus tard, lorsque la question sera de nouveau portée devant la Chambre des Communes, et il serait inutile et peut-être même nuisible de devancer le moment de la discussion. Constatons seulement aujourd'hui que, sous le rapport commercial, on a peine à s'expliquer les paroles de lord Palmerston, en présence des meetings qui ont eu lieu dans les localités les plus importantes du Royaume-Uni, et tout récemment à Londres même, en présence surtout des résolutions qui ont été la conséquence de ces nombreuses assemblées; contrairement aux conclusions qui ont été adoptées dans ces réunions, lord Palmerston continue son opposition systématique, et prétend ainsi être meilleur juge des intérêts commerciaux de la Grande-Bretagne que ses commerçants eux-mêmes.

» Le Premier Lord de la Trésorerie traite le projet de canalisation de l'isthme de chimérique; il nous semble que le jugement de la Commission internationale, à l'égard de cette entreprise, doit nous rassurer complètement sur celui de Sa Seigneurie. Sous le rapport politique, on ne comprend pas que lord Palmerston puisse invoquer des motifs aussi peu fondés, pour s'opposer à l'exécution du canal; et pour nous servir des expressions du chef du cabinet anglais, s'il y a quelque chose de chimérique en cette affaire, ce sont les craintes du gouvernement.

» En ce qui touche le canal et le chemin de fer de Suez, nous ne dirons qu'un mot. L'un et l'autre sont parfaitement utiles, mais ils ne peuvent se suppléer. Les services que rendra au commerce le canal maritime, le chemin de fer ne les lui rendra pas; et réciproquement, le chemin de fer fera pour lui ce que ne pourra faire le canal maritime. Ils sont tous deux utiles aux transactions commerciales. C'est du reste ce qu'a parfaitement compris le Vice-roi d'Égypte, en les décrétant tous les deux.

» Nous remercions M. Henri Berkeley de la question qu'il a adressée à lord Palmerston, non pas à cause de la réponse qu'elle a suscitée de Sa Seigneurie, mais parce que de ce simple engagement surgit la vraie position de la question, et que l'on voit clairement aujourd'hui sur quel terrain la discussion se videra, quand elle sera sérieusement engagée devant la Chambre des Communes. Nous savons maintenant avec quelles armes nous pourrions combattre avantageusement le mauvais vouloir du gouvernement anglais, pour une entreprise qui excite à un si haut degré les sympathies les plus vives de la nation. — SAINT-ELME PETIT. »

Moniteur de la Flotte (13 juillet) :

DÉCLARATION DE LORD PALMERSTON CONTRE LE CANAL DE SUEZ.

» Nous ne nous doutions pas, en répondant ces jours-ci à l'article odieux du *Morning-Post*, que nous avions affaire non pas à un journaliste, notre confrère, mais au premier ministre de la Grande-Bretagne. Lord Palmerston n'a pas craint, dans la séance du 7 juillet, à la Chambre des Communes, de porter à la tribune les erreurs, les sophismes, tout l'attirail d'arguments ordinaires du journal qui passe pour recevoir habituellement des communications de lui. Il a attaqué, dans les termes les moins ménagés, le canal de Suez, et même la personne de M. Ferd. de Lesseps, tout en sachant que M. de Lesseps ne pouvait pas lui répondre.

» Suivant le Premier Lord de la Trésorerie, « le canal de Suez est un piège dressé à la bourse des Anglais, qu'on suppose assez crédules pour se laisser prendre. Ce canal est inexécutable au point de vue de l'art; commercialement, il n'aurait aucun avantage. Au point de vue politique, c'est bien pis. Ce projet a pour but d'émanciper l'Égypte de son vasselage à l'égard de la Porte, et un canal entre Suez et Péluse permettra sur-le-champ au Vice-roi de se rendre indépendant de la Turquie. Ce projet, enfin, est hostile à l'Angleterre, parce qu'il ouvre un accès trop facile vers ses possessions des Indes orientales. »

» Tels sont les arguments de lord Palmerston. En conséquence, le noble lord adjure tous les Anglais qui veulent suivre son conseil, de ne pas aventurer leur or dans une affaire à la fois chimérique et redoutable; et il déclare hautement que l'Angleterre, qui depuis quinze ans s'oppose à ce projet, persévéra dans sa résistance; et que le premier ministre fera, pour sa part, tout ce qu'il pourra pour que le canal de Suez ne réussisse point à Constantinople.

» Voilà le résumé de la réponse de lord Palmerston à l'honorable M. Henry Berkeley, qui lui avait demandé ce qu'il comptait faire dans la question du canal de Suez, après l'assentiment que venaient de donner au projet de M. Ferd. de Lesseps les principales cités commerçantes et industrielles du Royaume-Uni. Lord Palmerston a bien souvent étonné ses propres compatriotes par ses audaces parlementaires et ses excentricités plus que juvéniles. Mais cette fois, il semble s'être surpassé. Dans les colonnes d'un journal, en effet, des assertions de ce genre sont déjà fâcheuses, surtout quand ce journal est un organe officiel; mais qu'en doit-on penser quand de telles assertions sont soutenues dans de telles formes au sein du Parlement anglais et par le chef d'un cabinet?

» Prétendre que le projet de M. de Lesseps est un piège, quand il vient d'être discuté dans vingt meetings, où M. de Lesseps a répété vingt fois qu'il venait interroger l'opinion de l'Angleterre, et qu'il ne faisait aucun appel aux capitaux dont il n'a pas besoin, c'est une telle contradiction de la vérité que nous serions vraiment embarrassés pour l'expliquer. M. Ferd. de Lesseps a, il est vrai, réservé sur le capital de 200 millions une part de 40 millions au commerce anglais, comme il en a réservé 40 à la France. Mais lord Palmerston sait mieux que personne que la Compagnie universelle du canal de Suez n'a fait aucun appel public aux capitalistes européens, bien que les offres de ces capitalistes ne lui aient pas manqué en Angleterre non plus qu'ailleurs.

» Lord Palmerston sait par une autorité compétente à lui connue que le canal est matériellement impraticable. Qu'est-ce que cette autorité? Lord Palmerston ne la nomme pas. Pour nous, avec l'Europe entière, nous nous en tenons sur ce point au rapport de la Commission internationale signé par quatre ingénieurs et marins anglais, et nous croyons aux sérieuses

études et aux explorations savantes des lieux, qui, après deux ans et plus, ont servi de base à ce rapport que la science a unanimement sanctionné.

» Quant à l'inutilité commerciale du canal de Suez, nous en appelons non-seulement au bon sens de tout le monde, mais en outre aux résolutions unanimes des chambres de commerce d'Angleterre, aux armateurs de Londres, de Liverpool, de Glasgow, de Bristol et de Newcastle.

» Après les considérations commerciales et financières de lord Palmerston, abordons ses considérations politiques. Croire que le canal de Suez émancipera l'Égypte, c'est, nous le pensons, se tromper simplement du tout au tout; et pour répondre au premier ministre, nous invoquerons la parole si sensée et si loyale du Vice-roi d'Égypte lui-même; il disait dans une occasion assez récente à de hauts fonctionnaires de la Porte :

Le *Moniteur de la Flotte* répète ici les paroles de S. A. le Vice-roi, que nous avons citées un peu plus haut, page 221. Puis il continue :

» Nous n'ajoutons rien à ce langage, qui est la vérité et la franchise même.

» Enfin, lord Palmerston ne craint-il pas d'avoir l'air de compter sur cette naïveté de ses compatriotes (qu'il critique cependant si agréablement) en feignant de penser qu'un accès plus facile aux Indes compromet la domination anglaise? Aux yeux de tous les hommes d'État, c'est tout le contraire; et il n'est pas besoin d'une science politique bien profonde pour voir que l'Angleterre aurait un avantage inappréciable à transporter aujourd'hui par la mer Rouge les troupes qu'elle envoie à grands frais et avec tant de périls par le cap de Bonne-Espérance dans la Chine et dans l'Inde.

« Si lord Palmerston veut dire que l'Angleterre est vulnérable dans l'Inde, n'est-il pas permis de supposer qu'on ne ferait pas une semblable déclaration du haut de la tribune, si cette crainte était sérieuse ?

« On voit ce que valent les arguments de lord Palmerston. Commerciaux, techniques, financiers, politiques, ils ne soutiennent pas l'examen. Quant aux attaques personnelles que lord Palmerston s'est permises, en l'absence obligée de celui qu'il prenait à partie, elles seront jugées comme elles le méritent par la conscience de tous les honnêtes gens à qui nous les livrons. — SCHILLER aîné. »

Moniteur de la Flotte (18 juillet) :

LES SOUS-ENTENDUS DE LORD PALMERSTON DANS LA QUESTION
DU CANAL DE SUEZ.

« L'étrange discours qu'a prononcé lord Palmerston dans la séance du 7 juillet à la Chambre des Communes nous a remis en mémoire une conversation que nous avons entendue à l'époque du Congrès de Paris entre deux diplomates éminents. Tous deux étaient partisans déclarés du canal de Suez ; et de plus, tous deux s'accordaient pour estimer et admirer beaucoup l'Angleterre. Ils recherchaient donc, avec la bonne foi qu'inspire la bienveillance, quels pouvaient être les motifs sérieux que le cabinet anglais avait à faire valoir pour justifier son opposition bien connue dès lors et aujourd'hui publique, contre l'ouverture de l'isthme de Suez. Ces motifs, les deux diplomates ne les découvraient pas ; et comme ils désiraient vivement que le Congrès de Paris s'occupât du canal qui doit unir les deux mers, du même point de vue qu'il s'occupait de régler quelques principes nouveaux du droit des gens en ce qui concerne les neutres et les prérogatives du pavillon, ils parcouraient, dans la conversation que nous entendions,

diverses hypothèses pour s'expliquer la résistance de lord Clarendon aux vœux de toutes les autres puissances.

» Quand on ne trouve pas à la conduite de quelqu'un des motifs clairs et certains, on est bien obligé de recourir à la supposition de motifs secrets; et c'est ce que les deux diplomates durent faire. L'intérêt commercial et politique de l'Angleterre leur semblait évident, et c'était elle surtout qui devait désirer une route moitié plus courte vers ses possessions de l'Inde et les mers de l'Asie. Le plus simple bon sens suffit à vider la question. Pourquoi donc le cabinet anglais, si clairvoyant d'ordinaire, s'aveugle-t-il à ce point? Est-ce la passion qui l'égare? Et lord Palmerston qui, comme le rappelait naguère le *Journal des Débats*, a commencé sa carrière en 1808, en étant sous-secrétaire d'État du ministère de la guerre, conserve-t-il encore dans son cœur de vieil Anglais toutes les colères de cette terrible époque? Mais ce n'est pas possible; car la France et l'Angleterre sont aujourd'hui loyalement alliées, et le temps est passé où, lorsque lord Palmerston devenait ministre des affaires étrangères, tous les agents anglais au dehors se disaient, comme le savent bien les salons diplomatiques de Londres, que désormais leur conduite était toute tracée et qu'ils n'avaient plus qu'à prendre juste le contre-pied de ce que voudrait la France. De plus, si M. de Lesseps, le concessionnaire du canal de Suez, est Français, la Compagnie qu'il a formée ne l'est pas; elle est universelle, et l'Angleterre a sa part dans cette Compagnie, part égale à celle de la France.

» Cette première hypothèse écartée, les deux interlocuteurs passaient à une seconde. Est-ce que le cabinet anglais pourrait avoir peur, soit de la concurrence des marines méditerranéennes, soit de l'invasion maritime de quelque puissance rivale dans l'empire indo-britannique? Cette pusillanimité,

peu ordinaire au gouvernement anglais, n'était guère plus supposable. On n'a peur de personne quand on possède Malte au nord et Aden au midi (les deux diplomates pourraient ajouter aujourd'hui : Quand on possède Périm); on n'a peur de personne lorsque dans les ports mêmes de la Méditerranée, et, par exemple, dans le port d'Alexandrie, on fait actuellement cinq ou six fois plus d'affaires que ce soit; on n'a peur de personne quand on s'appuie sur une marine marchande et une marine militaire pareilles à celles dont la Grande-Bretagne est si fière à bon droit.

» La seconde hypothèse n'était donc pas meilleure que la première pour expliquer le secret cherché par les deux diplomates, et l'Angleterre ne pouvait pas plus redouter la concurrence ou la guerre, dans ses possessions asiatiques, qu'elle ne pouvait être jalouse de la France, sa fidèle alliée.

» Serait-il vrai, par hasard, que l'Angleterre tint si étroitement à l'état actuel des choses politiques en Orient, qu'elle pût voir dans l'ouverture de l'isthme de Suez une cause de perturbation? Mais loin de là : le grand canal maritime, en appelant sur la baie de Péluse toutes les marines européennes, et notamment la marine anglaise, servirait à maintenir de la manière la plus puissante les traités existants, ceux de 1841, tout aussi bien que les traités à intervenir.

» Si donc l'Égypte, comme le disait dès ce moment le Premier Lord de la Trésorerie, et comme il le répétait le 7 juillet, songeait à se rendre indépendante par le moyen du canal de Suez, le canal serait au contraire un insurmontable obstacle à de semblables projets. Il est de toute évidence que le bosphore artificiel que creusera la main des hommes, entre Suez et Péluse, sera nécessairement un passage neutre, garanti par toutes les puissances, comme le Bosphore de Constantinople.

La neutralité du canal entrainera de toute nécessité également la stabilité immuable de l'Égypte, et sa situation actuelle vis-à-vis de la Porte Ottomane, sa suzeraine, se trouverait du même coup sauvegardée par l'intérêt du monde entier. C'est là une barrière invincible, et rien ne pourrait prévaloir contre elle une fois qu'elle serait établie.

» — Mais c'est peut-être là justement ce que ne veut pas le cabinet anglais, dit l'un des interlocuteurs.

» — Comment l'entendez-vous ? reprit l'autre.

» — Je veux dire qu'il est bien possible que le cabinet anglais, qui feint d'avoir la vue si courte, l'ait beaucoup trop longue, et que dans une dislocation et un remaniement des territoires en Orient il voie déjà en perspective l'Égypte devenir la part de l'Angleterre. Entre Malte et Aden, ce serait un assez joli trait-d'union.

» — Mais cette dernière hypothèse est encore moins admissible que toutes celles que nous venons de faire assez gratuitement.

» — Ce n'est peut-être pas pour cela la plus fausse.

» Là-dessus les deux diplomates changèrent de conversation, comme s'ils n'osaient pas approfondir par trop la supposition qui, pour s'être présentée la dernière, ne leur en paraissait pas la moins bonne pour expliquer l'opposition obstinée du cabinet anglais. Pour notre part, nous ne voudrions pas aller plus loin dans le champ des conjectures que n'y allaient les deux diplomates dont nous venons de parler. La violence même que lord Palmerston a portée dans sa réponse prouve assez que sur cette question de Suez le premier ministre n'est pas de sang-froid ; et quand on lui demande ses raisons sincères de résistance, il a le trouble d'un homme qui ne veut pas qu'on l'interroge, et qui semble craindre en répondant de divulguer son secret malgré lui. Un premier ministre d'An-

gleterre se faisant le gardien vigilant de la bourse de ses compatriotes dans une entreprise particulière! c'est par trop bouffon; et nous aurions cru que les capitalistes anglais sont d'assez grands garçons pour n'avoir pas besoin de tutelle; mais un premier ministre voulant, pour les éventualités de l'avenir, réserver l'Égypte comme le lot de l'Angleterre en cas de partage! ceci serait beaucoup plus sérieux; et, comme les deux diplomates, nous ne voulons pas porter trop avant nos regards dans cet abîme.

» Il paraît que la réponse de lord Palmerston à M. Henry Berkeley n'a pas paru plus satisfaisante en Angleterre qu'en France. Le *Times* du 14 juillet annonce de nouvelles interpellations sur le canal de Suez, par M. Griffiths, pour le vendredi 17. M. Griffiths blâme « l'hostilité jalouse que l'on montre contre le canal de Suez, et il veut qu'on laisse cette question aux ingénieurs et aux commerçants ». Il est impossible d'être plus loyal et plus sage. — SCHILLER aîné. »

Moniteur industriel (12 juillet) :

« Nous avons reproduit en son temps le discours du premier ministre d'Angleterre aux habitants de Liverpool lors de son voyage officiel dans cette ville. Nous rappellerons que, dans cette manifestation, le noble lord exaltait son gouvernement comme le représentant et le promoteur du libre échange et de la libre concurrence. L'Angleterre, disait-il, donnait avec magnanimité et désintéressement un magnifique exemple aux nations. Elle se sacrifiait aux principes, elle ne demandait que la réciprocité, c'est-à-dire l'égalité dans les conditions de la lutte. Nous avons été de ceux qui se sont montrés incrédules à ces belles paroles. D'abord, l'égalité de la concurrence entre les peuples continentaux et la Grande-Bretagne semblait une chimère par suite de la supériorité industrielle et finan-

cière de l'Angleterre. De plus, nous accusions le gouvernement anglais de proposer la concurrence tout en se réservant les moyens de la monopoliser à son profit, c'est-à-dire d'exclure le continent de tous les avantages qui pouvaient résulter de la libre pratique des mers et des marchés lointains. Nous disions que le gouvernement anglais avait donné plusieurs exemples de cette façon d'agir, et que nous attendions le moment où il nous en donnerait d'autres. Ce moment est venu à ce qu'il paraît.

« Tout le monde aujourd'hui connaît la grande question du percement de l'isthme de Suez. Elle a ému et passionné l'opinion universelle. Toute l'Europe en a apprécié les immenses résultats. Elle a trouvé les sympathies les plus prononcées en Portugal, en Espagne, en France, en Belgique, en Hollande, en Prusse, en Autriche, en Russie et même en Angleterre, où dix-huit des premières villes commerciales, en tête desquelles figurent Londres, Liverpool, Manchester, Birmingham, ont voté les résolutions les plus chaleureuses et les plus explicites en faveur de l'entreprise, la proclamant du plus haut avenir et de la plus grande utilité au profit du Royaume-Uni. C'est dans ces circonstances, en présence de cette unanimité et de ces manifestations préalablement éclairées par un examen approfondi, qu'un membre de la Chambre des Communes a cru devoir interroger lord Palmerston sur les dispositions de son gouvernement par rapport à l'établissement du canal des deux mers.

« Cette explication était nécessaire, et, quel qu'en fût le résultat, elle devait du moins déchirer tous les voiles. On sait, en effet, que l'ambassadeur anglais à Constantinople a souterrainement, mais très-activement, employé l'immense influence qu'il y exerce pour empêcher la Porte de donner sa sanction à l'acte de concession signé déjà par le Vice-roi

d'Égypte. Il était donc utile de savoir si le chef du cabinet anglais, cet apôtre prétendu de la libre concurrence, était d'accord avec son ambassadeur dans son opposition obstinée contre l'avènement de ce grand progrès maritime et commercial. Nous donnons le texte des interpellations qui ont eu lieu à la Chambre des communes le 7 de ce mois, et nous l'empruntons au *Times* du 8. Des extraits de cette conversation ont paru dans les journaux français, mais aucun jusqu'ici n'en a donné la teneur exacte et complète. C'est une lacune que nous croyons devoir remplir. Voici donc dans toute leur exactitude les paroles échangées dans cette occasion :

Ici le *Moniteur industriel* donne les discours de M. H. Berkeley et de lord Palmerston, que nos lecteurs connaissent. Puis il poursuit :

« Nous ne pouvons nous arrêter aux objections commerciales et politiques présentées par le Premier Lord de la Trésorerie. Selon nous, elles ne sont pas sérieuses, elles ne supportent pas l'examen ; elles ne semblent que l'application de cette maxime célèbre : La parole a été donnée à l'homme pour déguiser sa pensée. Lord Palmerston prétend que ce projet n'est pas praticable. C'est-à-dire, comme autorité dans la matière, il donne un démenti aux plus célèbres ingénieurs de l'Europe, y compris ceux de l'Angleterre elle-même, qui, réunis en commission après un voyage sur les lieux, avec tous les éléments du problème sous les yeux, ont prononcé que le percement était non-seulement praticable, mais encore facile. Évidemment, entre l'affirmation arbitraire et légère de lord Palmerston et les études des hommes de l'art les plus éminents, appuyés de la sanction de notre Académie des sciences, l'opinion du monde a déjà jugé.

« Le noble lord a prétendu encore que le percement de

l'isthme de Suez était un commencement de séparation entre la Turquie et l'Égypte, et même une sorte d'attentat au traité de Paris. Si cette dernière assertion se trouvait placée dans la bouche d'un homme moins éminent par sa position, elle ne prêterait qu'au ridicule. La Prusse, l'Autriche, la France, la Sardaigne et la Russie ont participé comme l'Angleterre au traité de Paris. Ce traité est sous leur sauvegarde tout aussi bien que sous celle de lord Palmerston. Or, elles sont toutes les cinq sympathiques au plus haut degré à l'entreprise en question. Elles y voient avec leurs peuples un immense moyen de propager la richesse, le commerce et la civilisation, de faciliter les communications entre les peuples barbares et les peuples éclairés, de faire en un mot pour les voyages maritimes ce que les chemins de fer ont fait pour les transports territoriaux, et, comme l'a si bien dit un journal anglais, de gagner sur le temps et l'espace.

« Est-il donc dit que ces cinq puissances n'ont pas l'intelligence du traité de Paris et qu'elle est tout entière contenue dans la tête de lord Palmerston ? Et enfin est-il permis à un premier ministre d'accuser, sans motifs et pour le simple besoin de sa cause, un prince vassal de déloyauté, de mauvaise foi et de trahison préconçue contre ses devoirs et son suzerain ?

« Mais, après les cinq puissances dont nous venons de parler, la Turquie elle-même qui a bien quelque intérêt à ne pas se tromper, est d'un avis contraire à celui de lord Palmerston. Elle pense si peu que le percement de l'isthme de Suez soit un moyen de rendre l'Égypte indépendante, que toute la pression de lord de Redcliffe est nécessaire pour l'empêcher d'accorder sa sanction à l'acte du Vice-roi.

« Enfin, pour en finir radicalement sur ce point, l'Europe tout entière qui a pris les engagements les plus formels pour

maintenir l'intégrité de l'Empire Ottoman, ne donne-t-elle pas toute garantie à l'Angleterre que l'indépendance de l'Égypte ne pourrait être déclarée sans provoquer immédiatement l'intervention armée de toutes les puissances, à moins que lord Palmerston ne veuille par anticipation les accuser d'une infidélité préconçue à leurs engagements ?

» Quant aux dangers que courrait l'Inde, c'est un de ces mannequins que le noble lord sait faire jouer à propos devant la susceptibilité britannique, comme le picador agite un drapeau rouge aux yeux du taureau qu'il veut irriter. Aden et Malte gardent les deux ouvertures du canal; et, par un acte de précaution aussi excessif que peu légal, le gouvernement anglais vient en outre de s'emparer de l'île Périm, qui est la clef de la mer Rouge plus encore que Gibraltar n'est la clef de la Méditerranée.

» Il est enfin un dernier motif avancé par lord Palmerston, mais si triste et si déplorable que nous ne nous y arrêterons qu'un moment. Il a déclaré, dans des termes que le vocabulaire des gens bien élevés n'admet pas, que le projet n'était autre chose qu'un coup de filet essayé sur les capitalistes anglais, et il n'a pas craint de porter en face de tous les peuples attentifs une imputation plus que blessante pour le caractère et l'honneur d'une entreprise respectable et respectée. Il n'a pas même pensé qu'il blessait en même temps et les gouvernements qui, sympathiques à l'entreprise, étaient implicitement entachés par lui de complicité dans ces manœuvres, et les maîtres de la science européenne dont il cherchait à flétrir les travaux consciencieux. Ces imputations, elles étaient d'autant plus gratuites et sont d'autant plus inexplicables que lord Palmerston n'ignore pas que les concessionnaires, dans les nombreuses réunions qu'ils ont tenues en Angleterre, en Irlande et en Écosse, n'ont cessé de faire connaître à leurs auditeurs qu'ils

venaient leur demander un concours purement moral, et que, quant à leur concours financier, ils étaient d'autant plus libres que les fonds nécessaires étaient déjà plus que souscrits.

» Ce n'est donc point, évidemment, dans ces prétextes fardés et dans ces raisons tirées qu'il faut aller chercher la pensée du premier ministre anglais. Cette pensée, il n'ose pas la dire et il ne peut pas la dire. Nous avons le droit d'être plus indiscrets. Il croit que l'Angleterre possède le monopole de l'Asie, et il veut le lui conserver à tout prix. Il sait que l'Angleterre profitera immensément et plus que tout autre de l'ouverture du canal maritime. Mais il craint que l'Europe continentale n'en bénéficie dans une certaine mesure, et, fidèle à la vieille politique de Chatham et de Castlereagh, il veut que le continent reste immobile dans son ornière commerciale. Il sait que l'Égypte n'a qu'un moyen de ne pas tomber dans les mains d'un conquérant étranger, c'est d'être bien gouvernée et florissante; et il répugne à tout ce qui peut rendre l'Égypte tranquille et heureuse, parce qu'alors elle est à jamais perdue pour ces ambitions insatiables qui osent signifier au monde qu'elles doivent être maîtresses de toute la route qui, par la mer Rouge, sépare Calcutta de Londres. Il sait enfin que l'ouverture de l'isthme de Suez donnerait aux marines méditerranéennes les moyens d'une concurrence modeste, mais enfin d'une concurrence au pavillon anglais dans le golfe Arabique et les côtes qui le suivent; et le grand propagateur de la libre concurrence en Europe aime mieux encourir tous les dangers d'un éloignement entre la métropole et les Indes, que ceux d'un rapprochement qui pourrait donner lieu à une concurrence quelconque.

» Nous ne nous dissimulons ni la grandeur, ni l'influence de l'Angleterre, ni surtout la persévérance audacieuse de son premier ministre. Mais enfin l'Europe ne sera pas disposée à

s'incliner dans ses aspirations les plus légitimes et les plus loyales devant les prohibitions de deux ou trois hommes et les préjugés surannés d'une vieille école. P. B—s DARNIS.»

Le Pays, journal de l'Empire (11 juillet) :

« La déclaration faite par lord Palmerston à la Chambre des Communes, dans la séance du 7 juillet, au sujet du percement de l'isthme de Suez, a produit en France et produira partout en Europe un profond et triste étonnement.

« Un projet digne de prendre place parmi les entreprises les plus remarquables du dix-neuvième siècle, l'ouverture du passage de la Méditerranée à la mer Rouge, est mis à l'étude; tous les États du monde civilisé s'associent à ce projet et veulent concourir au succès d'une œuvre à laquelle se rattache le nom des Pharaons, des Ptolémées, des Califes et de Napoléon I^{er} lui-même. Le résultat de cette œuvre est de rapprocher de l'Europe les populations de l'Océanie, de l'Australie, de la Chine, des Indes et de l'Afrique, et de les faire participer aux bienfaits de la civilisation.

« A côté de cet intérêt général et des services qu'elle est appelée à rendre à l'humanité, l'exécution de ce projet offre de grands avantages aux intérêts particuliers. La Méditerranée est une impasse; il s'agit d'en faire une grande route commerciale. L'Angleterre, la France, la Hollande, l'Autriche, la Turquie, la Grèce, la Russie, les États-Unis, etc., sont appelés à en retirer des avantages incalculables. L'isthme de Suez doit devenir un canal pour l'Europe, l'Asie, l'Afrique, l'Amérique, un canal pour le monde. En un mot, tout se réunit pour donner à cette grande œuvre un cachet d'urgence et d'utilité universelle.

« Eh bien ! ce projet qui obtient la sympathie universelle et qui est appelé à résoudre tant de grandes questions sociales et

industrielles, ce projet, poursuivi depuis trois ans avec une persévérance digne d'éloges, qui a rencontré en Angleterre tant de vives et puissantes adhésions parmi les Chambres de commerce, les compagnies industrielles les plus illustres, dont les difficultés d'exécution sont aujourd'hui résolues d'une manière absolue, lord Palmerston, du haut de la tribune, vient de le déclarer matériellement inexécutable, si ce n'est, dit-il, au moyen de dépenses tellement considérables, que jamais elles ne pourront être couvertes par les bénéfices.

» Après cette déclaration, qui ne concerne que la partie matérielle de l'entreprise, le noble lord a ajouté que ce projet est au fond hostile aux intérêts de l'Angleterre et contraire à la politique constante de son gouvernement à l'égard de ses rapports avec la Turquie, politique qui se trouve maintenant consacrée par la guerre et par le traité de Paris.

» Ces paroles de lord Palmerston ne laissent aucun doute sur la pensée du gouvernement anglais. Les hommes du *Foreign-Office*, regardant plus aux traditions de la politique de leur pays dans le passé qu'à ses tendances actuelles, s'alarment de l'ouverture de l'isthme de Suez et y voient un danger pour la prospérité nationale et la suprématie britannique dans les Indes.

» Nous ne nous arrêtons pas à la question des difficultés d'exécution que lord Palmerston regarde comme insurmontables. Cette question a été résolue victorieusement par les commissions provisoirement nommées. De quoi s'agit-il, en effet ? de trente lieues de chemin à ouvrir, ou plutôt à rétablir, d'un canal qui a existé autrefois et qu'il faut rendre à la navigation. Ces trente lieues obligent les navires à faire la traversée du Cap pour se rendre dans l'Inde, c'est-à-dire à faire 2,000 lieues de plus. Les travaux pour réaliser ce projet sont moins longs, les obstacles matériels moins grands que

ceux que l'Amérique a à surmonter dans l'isthme de Panama, destiné à relier les côtes orientales de l'Amérique avec les côtes occidentales. Et cependant l'Amérique n'a pas hésité à entreprendre cette œuvre.

» Les obstacles matériels ne sont donc point insurmontables.

» Quant à la question politique concernant les rapports de l'Angleterre avec la Turquie, nous ne voyons point en quoi le projet peut lui porter atteinte. La prospérité de la Turquie se rattache aujourd'hui aux intérêts de la civilisation en général; et le meilleur moyen de travailler à son bien-être en même temps qu'à celui de l'humanité, c'est d'abattre les barrières naturelles qui séparent encore les hommes, les races et les nations.

» La Turquie ne peut sortir de son état actuel qu'en empruntant à l'Europe son industrie, ses arts, sa civilisation; et l'Europe doit faire tous ses efforts pour l'encourager dans cette voie. C'est là le sens moral du traité de Paris. Or, la Turquie reconnaît elle-même que le canal des Deux-Mers est destiné à ajouter à sa puissance et à sa prospérité, en rapprochant Constantinople de 4,300 lieues de la mer des Indes, et en facilitant les communications de l'Empire Ottoman avec les Lieux saints de l'Arabie, source de l'autorité du Sultan sur les musulmans. Ce n'est donc pas porter atteinte aux intérêts de la Turquie. D'un autre côté, comment l'Égypte échapperait-elle à la suzeraineté de la Turquie alors que les puissances signataires du traité de Paris auront des communications plus directes et plus fréquentes avec l'Égypte, et pourront surveiller ses moindres mouvements? »

Lloyd français (13 juillet) :

« La violence du langage de lord Palmerston a produit des

deux côtés du détroit la plus pénible impression. C'est qu'en effet, il était impossible de traiter plus irrévérencieusement non-seulement les auteurs du projet du canal de Suez, mais encore les personnages augustes qui l'ont sanctionné. Assimiler cette œuvre élaborée par les plus illustres savants de l'Europe, encouragée par tous les États du continent, à ces entreprises *propres à faire des dupes en jetant de la poudre aux yeux des capitalistes gobe-mouches*, n'est-ce point d'abord dénaturer grossièrement la vérité? n'est-ce point ensuite blesser la dignité des gouvernements européens?

» Et sur quelle autorité s'appuie le tranchant ministre pour juger et condamner commercialement un projet qui a obtenu la haute approbation des plus célèbres ingénieurs du monde, quant aux moyens d'exécution; et celle des Chambres de commerce, des industriels, des manufacturiers de l'Angleterre, quant aux résultats? L'autorité sur laquelle lord Palmerston s'appuie, c'est sa passion : triste conseillère qui gâte toujours même les meilleures causes.

» Mais que les hommes de progrès se rassurent : parce que lord Palmerston a déclaré qu'il s'opposerait de toutes ses forces à l'exécution du canal de Suez, ce n'est pas une raison pour que le canal de Suez ne se fasse point. Il n'y a pas d'exemple qu'un ministre en Angleterre ait pu résister au flot de l'opinion publique. Quelle que soit l'énergie des résistances qu'on oppose à l'œuvre de civilisation du canal de Suez, la volonté ferme de l'Europe, aidée du bon sens britannique, en aura infailliblement raison. — *ESPRIT PRIVAT.* »

Courrier du commerce (12 juillet) :

« Après trois années de silence et d'opposition sourde, le gouvernement anglais vient de faire connaître son opinion sur le percement de l'isthme de Suez. En réponse à une question

de M. Berkeley dans la Chambre des Communes, tendant à demander au gouvernement s'il entendait user de son influence à Constantinople pour obtenir la sanction de la Porte au projet de M. de Lesseps, projet qui avait obtenu l'approbation des principales cités, ports et villes commerciales du Royaume-Uni, lord Palmerston s'est prononcé pour la négative, alléguant que le gouvernement anglais avait toujours été opposé au percement.

« Commercialement, a-t-il ajouté, le projet n'aurait aucun avantage ; politiquement, il serait contraire à la bonne entente entre la Turquie et l'Angleterre, et à l'esprit du traité de Paris, parce qu'il faciliterait à l'Égypte les moyens de se soustraire à la suzeraineté de la Porte. »

» Ces arguments, prévus depuis longtemps, ont déjà trouvé une réponse dans la presse. Nous les avons combattus nous-mêmes il y a plus de deux ans. Nous y reviendrons pour examiner surtout ce qu'il y a de véritablement sérieux dans le raisonnement de lord Palmerston, quand il fait intervenir aujourd'hui le traité de Paris comme un nouveau motif d'éloignement au projet en question. — H. LARIVIÈRE. »

L'Industrie, journal des chemins de fer (11 juillet) :

« La question du canal de Suez a fait un grand pas.

» En Angleterre même, l'opinion publique paraît devenir favorable à l'entreprise. Aussi le gouvernement anglais, par l'organe de lord Palmerston, a-t-il été obligé de formuler nettement et hautement son opposition. Mais les motifs avoués de cette opposition sont empreints d'un égoïsme trop caractérisé pour que le sentiment universel et l'intérêt de la civilisation n'en aient pas raison. — TH. FABAS. »

La *Correspondance Havas* du 9 juillet contient le Bulletin suivant :

« Le discours de lord Palmerston contre le canal de l'isthme de Suez, dont nous avons parlé hier, est maintenant sous nos yeux, et nous pouvons nous rendre compte de la pensée et des projets du premier ministre de la reine Victoria, en pleine connaissance de cause.

» Reconnaissons-le tout d'abord, lord Palmerston a poussé la netteté de ses déclarations jusqu'à la brutalité, et n'a pas craint, pour atteindre son but, de friser même la calomnie. La dépêche télégraphique que nous avons reçue n'était point exagérée : lord Palmerston s'oppose à l'exécution du canal par la seule raison que ce dernier peut gêner, au profit de la généralité des nations commerciales, le monopole que s'arrogé l'Angleterre sur les côtes de l'Inde. L'aven est positif et complet; tellement même, qu'il blesse déjà la pudeur de l'opinion anglaise

» C'est M. Berkeley, membre de la Chambre des Communes, qui a provoqué les explications du premier ministre.

» Ainsi, voilà qui est bien compris : l'Europe se passera du canal de l'isthme de Suez, non parce que les commerçants et industriels anglais lui sont opposés (on sait en effet qu'ils y adhèrent), mais parce qu'un ambassadeur entêté et influent auprès de lord Palmerston s'est promis de contrarier à lui seul les espérances, les intérêts et les projets les mieux conçus, qui préoccupent depuis tant d'années tous les hommes d'État du monde. — HAVAS. »

Sémaphore de Marseille (11 juillet) :

« La question du percement de l'isthme de Suez vient d'être

posée au Parlement, ainsi qu'il fallait s'y attendre, dans la séance de la Chambre des Communes du 7 juillet courant.

» Si l'interpellation de M. Berkeley est franche et nette, on ne peut en dire autant de la réponse de lord Palmerston, du moins en ce qui concerne les motifs d'opposition par lui allégués. Personne ne croira que la résistance du gouvernement anglais à la canalisation de l'isthme soit déterminée, comme veut bien le dire lord Palmerston, par le désir de conserver à la Turquie son droit de suzeraineté sur l'Égypte. Le ministre anglais sait mieux que personne que le canal de Suez ne peut compromettre cette suzeraineté, tant qu'il conviendra à l'équilibre de la politique européenne qu'elle soit maintenue. D'un autre côté, il ne persuadera à qui que ce soit au monde que l'affection de l'Angleterre pour la Turquie aille jusqu'à se mettre au ban de l'opinion publique en s'opposant à une entreprise que réclament les plus grands intérêts de la civilisation et du commerce universel. Il serait plus exact de dire que c'est le gouvernement anglais qui pèse sur la Turquie pour l'empêcher de donner sa sanction au projet de M. de Lesseps; et si l'on voulait rechercher les véritables raisons de la conduite de lord Palmerston, on reconnaîtrait bien vite qu'elles appartiennent à un système de politique étroite et égoïste, tout à fait contraire aux grands principes de liberté commerciale proclamés chez nos voisins avec tant de solennité.

» Nous comprenons tout l'embarras qu'a dû éprouver le Premier Lord de la Trésorerie, sommé de s'expliquer sur une question qui commence à passionner les esprits en Angleterre. Il n'a pu dissimuler une ligne de conduite connue de tout le monde; mais il a voulu donner le change sur les motifs de cette ligne de conduite, en traitant le projet de chimérique, et en mettant en avant des considérations politiques dont personne ne saurait admettre la sincérité.

» Au point où en sont les choses, il nous paraît difficile que le ministère anglais puisse se tirer d'embarras par quelques phrases dédaigneuses et évasives. Lorsque l'opinion publique se saisit chez nos voisins d'une grande question, elle force bien vite le Parlement et le ministère à s'en occuper sérieusement ; et, quel que soit le résultat, la discussion emprunte à la liberté des mœurs et des institutions de ce pays un caractère prononcé d'animation et d'importance. Sans donc vouloir préjuger quelle sera l'issue de la lutte engagée entre le cabinet anglais et les partisans de la canalisation, nous sommes convaincus que lord Palmerston sera obligé de s'expliquer plus clairement qu'il ne l'a fait, et d'exposer les considérations commerciales et politiques qui, d'après lui, justifient la résistance du cabinet au percement de l'isthme.

» Du reste, ces considérations ne sont un secret pour personne ; la navigation anglaise possède en ce moment le monopole presque exclusif des relations avec l'extrême Orient, sous le triple rapport des dépêches, des voyageurs et des marchandises. Le chemin de fer de l'Égypte, en donnant des facilités très-grandes pour communiquer avec l'Indo-Chine, non-seulement ne change rien à cette situation, mais la consolide encore davantage. Le gouvernement anglais veut conserver cette position maritime. Il comprend mieux que personne que ce canal de Suez, qu'il traite de chimérique, lui serait d'un grand secours pour assurer sa domination dans l'Inde, qu'il procurerait au commerce anglais une économie considérable de temps et d'argent. Mais le canal donnerait à tout le monde les mêmes avantages, ouvrirait à toutes les marines la route des Indes, faciliterait les communications de toutes les nations avec l'extrême Orient. Ce partage, à ce qu'il paraît, n'est pas du goût de lord Palmerston ; il préfère que le commerce anglais et les expéditions militaires de la Grande-Bretagne con-

tinuent à doubler le cap de Bonne-Espérance, plutôt que de voir toutes les marines passer par la mer Rouge.

« Peut-être même conserve-t-il l'arrière-pensée que dans telles circonstances données, le canal de Suez pourrait être envahi par des forces plus promptes que les siennes et demeurer fermé à l'Angleterre, lorsqu'il serait ouvert à toutes les autres nations.

« Quoi qu'il en soit de ces considérations, qui ne manquent certes pas de gravité, la question est aujourd'hui posée en des termes tels, qu'il faudra bien la résoudre d'une façon ou d'une autre. Le ministère anglais se place au point de vue de la guerre, de l'antagonisme national, de la suprématie des mers; les partisans du percement de l'isthme de Suez raisonnent et agissent au contraire dans le sens de la paix, de la civilisation, de l'extension du commerce universel, des relations avec les vastes et riches contrées de l'Indo-Chine. Il s'agit de savoir si le gouvernement anglais l'emportera sur l'humanité tout entière. — J. A. MARQUIS. »

Nouvelliste, de Marseille (10 juillet) :

« Si l'on nous avait dit qu'un homme d'État oserait en pleine tribune nier l'utilité du projet de M. de Lesseps et inventerait des arguments pour le combattre et le repousser, nous nous serions absolument refusés à admettre une telle supposition. Ce que nous aurions regardé comme impossible s'est cependant réalisé, et lord Palmerston a fait le tour de force qui ne se présentait pas même à notre imagination sous la forme d'une simple hypothèse. Il a eu plus d'esprit que tout le monde; il a découvert ce que personne n'avait vu : le canal de Suez que les savants approuvent, que les gouvernements de plusieurs États patronnent, que le commerce désire, que le bon sens recommande, ce canal est tout à la fois un danger

pour la Turquie et pour l'Angleterre. On ne s'en serait pas douté ; mais lord Palmerston l'affirme ; qui oserait le contredire ? Si le canal s'exécute , l'Égypte se séparera de la Turquie, elle se rendra indépendante ; et les possessions anglaises dans l'Inde seront compromises.

« Lord Palmerston , il faut l'avouer , ne flatte pas son pays , et il ne donne pas une idée bien exagérée de sa puissance. Comment ! l'Égypte secouerait la suzeraineté du Sultan ; elle se révolterait contre la suprématie que l'Angleterre veut y exercer , et le gouvernement anglais n'aurait pas assez de navires ni assez de troupes pour surmonter les obstacles qui lui seraient suscités par ce petit royaume émancipé !

« Qui se serait attendu à cette humble déclaration ? Qui aurait eu la pensée de faire descendre aussi bas une nation qui aspire à occuper le premier rang dans le monde ?

« Mais ce n'est peut-être pas l'Égypte que redoute lord Palmerston , c'est peut-être quelque nation maritime qui s'entendra avec le Vice-roi , et qui enverra en cachette dans le canal , transformé en un port retranché , une flotte nombreuse pour aller subrepticement s'emparer des Indes anglaises et ruiner les établissements qui font la force et la prospérité de l'Angleterre. S'inquiéter d'une semblable éventualité , n'est-ce pas , comme Don Quichotte , se ruer sur des moulins à vent ? N'est-ce pas désertir le champ des réalités pour courir après une chimère ? Lord Palmerston sait bien que personne ne veut prendre les Indes , parce que personne n'est en position de s'y maintenir , et qu'on aurait bien plus de facilité , si la guerre éclatait entre une puissance maritime de l'Europe et la Grande-Bretagne , à assiéger Londres que Calcutta et Bombay.

« En ce qui concerne la Turquie , est-il raisonnable de supposer qu'on veuille l'affaiblir par la disjonction de l'Égypte ,

lorsque nos armées viennent de combattre pour l'indépendance et l'intégrité de cet empire, lorsqu'un traité solennel place cette indépendance et cette intégrité sous la garantie de toutes les puissances de l'Europe? Quelle est du reste celle de ces puissances qui a le plus d'intérêt à posséder l'Égypte et qui a jusqu'à présent mal dissimulé ses convoitises? Ce n'est pas la France, ce n'est pas la Russie, ce n'est pas l'Autriche; lord Palmerston le sait, et il pourrait répondre pertinemment à cette question.

» Quoi qu'il en soit, l'opposition de ce ministre, qui ne peut soutenir le moindre examen ni résister à la moindre controverse, est un défi jeté à l'Europe et à l'Angleterre. Ce défi, nous en sommes convaincus, sera ramassé. Le peuple anglais ne souffrira pas qu'un de ses ministres lui renvoie dédaigneusement un vœu qui se confond dans les perspectives de l'intérêt général. Quant à l'Europe, elle n'a qu'une chose à faire, c'est de se passer de l'agrément de lord Palmerston. — BLANCHARD. »

Courrier de Marseille (12 juillet) :

« Les journaux anglais nous ont apporté le texte du discours prononcé par lord Palmerston pour repousser le projet du percement de l'isthme de Suez. Ce discours produira la plus pénible impression dans le monde politique, commercial et financier de l'Europe. Quoi! lord Palmerston déclare inexécutable un projet approuvé par presque toutes les sociétés savantes de l'Europe et notamment par l'Institut français! Lord Palmerston n'hésite pas à déclarer contraire aux intérêts particuliers de l'Angleterre un projet approuvé par les chambres de commerce et par les associations commerciales des dix-huit principales villes du Royaume-Uni! Le premier ministre a trahi la pensée qui pousse le gouvernement anglais à com-

battre l'établissement du canal de navigation à travers l'isthme de Suez : c'est que ce canal donnerait un accès plus facile dans l'empire de l'Inde. Cette parole imprudente doit déterminer l'Europe à insister plus énergiquement en faveur de l'exécution du canal de Suez. Le gouvernement anglais, qui met une partie de sa marine en mouvement pour ouvrir la Chine, aurait donc la prétention de fermer l'Inde au commerce et à la civilisation de l'Europe ?

» Voici les explications échangées dans la Chambre des communes du 7 juillet, et dont nous avons donné hier un aperçu sommaire. — L. BARILE. »

Gazette du Midi, de Marseille (12 juillet) :

« Le *Sémaphore* de ce matin le dit très-bien, après avoir réfuté les prétextes tirés de l'intérêt de la Turquie, qui dans cette affaire n'est que l'instrument de la politique anglaise :

« Si l'on voulait rechercher les véritables raisons de la conduite de lord Palmerston, on reconnaîtrait bien vite qu'elles appartiennent à un système de politique étroite et égoïste, tout à fait contraire aux grands principes de liberté commerciale proclamés chez nos voisins avec tant de solennité. »

« Nous prenons volontiers acte de ces paroles d'un écrivain libre-échangiste ; elles justifient toutes nos défiances sur les intentions de réciprocité du gouvernement anglais.

« Le *Sémaphore* fait d'ailleurs observer que la navigation anglaise, possédant déjà le monopole presque exclusif des relations avec l'extrême Orient, trouverait dans le canal de Suez des avantages de temps et d'argent dont elle profiterait en première ligne. Mais il paraît que lord Palmerston ne supporte pas l'idée de partager ces facilités avec les autres marines, et qu'il redoute peut-être de voir ce canal envahi, en cas de guerre, par des forces plus promptes que les siennes.

« Ainsi c'est parce que l'Angleterre se défie de sa *popularité* dans les Indes que l'Europe, que les nations commerçantes devraient renoncer à leurs espérances. Suivant la conclusion de notre confrère, « il s'agit de savoir si le gouvernement anglais l'emportera sur l'humanité tout entière. — E. Roux. »

Gazette du Midi (Marseille, 16 juillet).

« Si l'isthme de Suez appartenait à l'Angleterre, il faudrait bien, quelle que fût l'évidence de l'intérêt général, attendre la permission du propriétaire pour passer chez lui. Mais ici le propriétaire consent; le Pacha d'Égypte a fait la concession de l'entreprise dans la plénitude de son droit, puisqu'il s'agit uniquement d'un acte d'administration intérieure, semblable à la création du chemin de fer d'Alexandrie et aux grands travaux exécutés sur le Nil. A supposer même que le Sultan dût intervenir pour la forme, ce que lord Stratford de Redcliffe ne réclamait certes pas et repoussait même très-nettement quand il fut question du chemin de fer égyptien concédé à des entrepreneurs anglais, cette intervention de la Porte ne saurait exclure celle de l'Europe, qui, pour prix de l'appui donné à l'Empire Ottoman, a été admise sans contestation à régler avec lui la question des détroits du Bosphore et des Dardanelles, aussi bien que la liberté de la navigation sur le Danube.

« Ces précédents, de date si récente, autoriseraient donc pleinement les grandes puissances à régler de même la question de Suez. Dans une semblable délibération, l'Angleterre aurait le droit de présenter toutes ses observations, de stipuler ses garanties pour la neutralité permanente du canal projeté. Libre à elle, par exemple, de demander que nulle force militaire ne pût se rendre par cette voie dans la mer Rouge et

l'Océan Indien, ou que, du moins, le passage ne fût accordé que pour un chiffre déterminé et restreint de navires de guerre, allant renouveler les garnisons des diverses colonies européennes. Tout cela pourrait être loyalement débattu et résolu d'un commun accord; et à tout prendre, si l'Angleterre prétendait réclamer des sûretés pour elle-même, malgré l'avantage déjà si grand que lui donne la supériorité de sa marine militaire, les autres nations maritimes seraient, à plus forte raison, en droit de s'assurer le libre passage par le détroit de Bab-el-Mandeb, et de vouloir l'évacuation de l'île Périm comme premier gage de réciprocité.

» Encore une fois, il n'y a là aucune question qui ne pût être résolue par un congrès aussi facilement que les difficultés si complexes de la dernière guerre l'ont été par le congrès de Paris.

» Le percement de l'isthme de Suez est donc essentiellement une affaire internationale. Quand toutes les nations européennes et l'Amérique elle-même veulent une nouvelle voie, il ne suffit pas à un ministre de répondre : Je ne veux pas; il doit être appelé à rendre compte de ses motifs devant les autres puissances. Il serait trop long d'attendre les loisirs de lord Palmerston, et la victoire plus ou moins incertaine, mais toujours assez lointaine, de l'opinion anglaise sur le chef du cabinet. — E. ROUX. »

L'Opinion du Midi, de Nîmes (12 juillet) :

« Le *Nouvelliste* de Marseille a été frappé comme nous de la pauvreté des arguments fournis par lord Palmerston contre l'entreprise de M. de Lesseps. Il s'étonne en premier lieu qu'un homme d'État ose en pleine tribune nier l'utilité du percement de l'isthme de Suez, et il regarde comme un tour de force que lord Palmerston ait entrepris de diminuer l'importance de

cette entreprise. Le ministre anglais a eu plus d'esprit que tout le monde, et il a découvert ce que personne n'avait vu.

» En disant que les possessions anglaises seront compromises, ajoute la feuille de Marseille, lord Palmerston ne donne pas une idée exagérée de leur puissance; nous prétendons, nous, qu'il en montre les côtés vulnérables.

« Qui se serait attendu à cette humble déclaration » ? dit le *Nouvelliste*. Sans doute, il a raison quand, dans la suite de son article, il nous fait voir qu'en dernière analyse ce n'est pas l'Égypte que redoute lord Palmerston, mais une nation maritime qui peut s'entendre avec le Vice-roi et qui peut envoyer en cachette dans le canal transformé en un port retranché une flotte nombreuse pour aller subrepticement s'emparer des Indes et ruiner les établissements de l'Angleterre. Mais non, lord Palmerston sait bien que personne n'a l'intention de venger Dupleix et ne veut prendre les Indes, et qu'on aurait plus de facilité, si la guerre éclatait, à assiéger Londres que Calcutta et Bombay.

» En approuvant complètement les termes de l'article du *Nouvelliste*, nous devons conclure comme lui, que l'opposition du cabinet anglais au projet de M. de Lesseps ne saurait résister à la moindre controverse, et qu'elle est un défi jeté à l'Europe et à l'opinion formulée nettement dans tous les meetings tenus en Angleterre en faveur de la canalisation de l'isthme de Suez.

» Quant à ce qui est de l'affirmation du *Daily-News*, qui, ne craignant pas de déverser un blâme sérieux sur la conduite et les paroles de lord Palmerston, pense que l'attaque de ce ministre pourrait avoir pour effet d'engager la France à accepter les plans de M. de Lesseps, nous ne devons pas hésiter à accepter l'expression de ses vœux; il serait peut-être temps que l'affaire de Suez sortit de l'ornière des intérêts purement in-

dustriels pour revêtir un caractère plus universel, et être traitée dans des conditions diplomatiques en harmonie avec les besoins généraux de la civilisation. »

Le Salut public, de Lyon (10 juillet) :

« Une question très-importante pour le commerce international a été incidemment soulevée dans la séance de la Chambre des Communes du 7 juillet courant. Cette question est celle de l'établissement d'un canal de navigation à travers l'isthme de Suez, projet poursuivi avec autant d'énergie que d'habileté par l'honorable M. de Lesseps.

« On ne peut refuser à lord Palmerston la justice de reconnaître qu'il a très-franchement déclaré le mauvais vouloir dont il est animé à l'endroit de ce projet. Mais à cela se borne évidemment tout le mérite de la réponse du noble lord. Dans un gouvernement parlementaire, où les dépositaires du pouvoir ont besoin d'une popularité réelle et fortement assise, il semblerait que lord Palmerston eût le devoir, aujourd'hui plus que jamais, de se concilier l'opinion publique par des actes sérieusement médités et conformes à la tendance générale des esprits. Or, on peut affirmer, sans crainte d'être démenti, que le projet de percement de l'isthme de Suez est très-populaire en Angleterre, où, dans toutes les cités commerciales, M. de Lesseps a été l'objet des plus chaleureuses ovations.

« Deux jours avant l'interpellation de M. Berkeley, c'est-à-dire le 5 juillet, une manifestation de la même nature a eu lieu à Greenwich, à l'occasion d'une réunion de la compagnie *Hand in hand* (Compagnie d'assurances mutuelles). Cette assemblée, composée d'une soixantaine de personnes, était présidée par sir Edward Cutt, introducteur des ambassadeurs à la cour de Saint-James; et parmi les invités on remarquait le général Almonte, ministre du Mexique; M. Ferd. de Lesseps,

le commandant du vaisseau de guerre l'*Agamemnon*, chargé de la pose du câble électrique, et l'ingénieur qui dirige la fabrication de ce câble.

» Voici en quels termes une correspondance particulière du *Constitutionnel* raconte les principaux détails de ce banquet :

(Voir plus haut le banquet de Greenwich.)

» Cette manifestation si profondément significative a été aussi impuissante sur l'obstination de lord Palmerston, que l'avaient été précédemment les vœux formellement exprimés par les principaux représentants des villes manufacturières de tout le Royaume-Uni. La dépêche télégraphique que nous avons reçue hier soir nous apprend que la réponse faite par le noble lord aux interpellations de M. Berkeley a été blâmée avec véhémence par le *Daily-News*, qui pense que le devoir du gouvernement britannique serait de demeurer neutre et réservé, parce que les déclarations du noble lord pourraient avoir pour résultat d'engager la France, qui s'est abstenue jusqu'ici, à favoriser le projet en question. La réflexion du *Daily-News* est équitable et sensée; et nous aimons à croire que, en ce qui touche le parti à prendre par le gouvernement français, sa prévision sera prophétique.

» Lord Palmerston sera-t-il sourd aux conseils de la presse comme il l'a été à la voix des plus éminents négociants de son pays ? Nous comprendrions sa résistance s'il s'agissait d'une entreprise étroite et patronnée par un enthousiasme peu réfléchi. Mais les considérations qui militent en faveur de la canalisation de l'isthme de Suez, sont arrivées à un point supérieur à toute discussion. L'exécution de ce vaste et beau projet est une question d'avantages universels et importants pour les relations de tous les pays. Cela seul, à notre avis, devrait être une raison déterminante pour un gouvernement sin-

cèrement libéral. Bien plus, nulle nation plus que l'Angleterre ne serait appelée à en retirer une immense utilité. Il ne faut pas, en effet, de grands efforts d'intelligence pour comprendre que celui de tous les peuples qui devra le plus profiter de l'établissement d'un canal de grande navigation, est le peuple disposant de la marine la plus importante. En outre, le canal de Suez diminuerait de moitié la distance qui sépare l'Angleterre des Indes. Or, de quel prix, en ce moment, l'Angleterre ne payerait-elle pas la possibilité de transporter rapidement ses renforts de troupes à Calcutta, en faisant traverser l'isthme à ses flottes et avec une immense économie de temps et de dépenses ? »

Même journal (12 juillet) :

« Après avoir reproduit, il y a deux jours, le résumé fort abrégé et tel que nous l'avions reçu des interpellations qui viennent d'avoir lieu dans le sein du Parlement britannique à propos du projet de canalisation de l'isthme de Suez, nous avons donné hier le texte même de la réponse faite par lord Palmerston à M. Berkeley. L'opposition systématique dirigée depuis longtemps par le Premier Lord de la Trésorerie contre une entreprise qui réunit l'assentiment de l'Europe entière, est un fait si étrange et si exorbitant qu'il nous a paru indispensable de citer les paroles textuelles du noble et véhément orateur.

» En même temps que le membre le plus important du cabinet britannique s'expliquait ainsi devant le Parlement, quelques feuilles anglaises venaient à son aide en cherchant à influencer l'opinion publique. L'organe officieux de lord Palmerston, le *Morning-Post*, combattait l'idée de M. de Lesseps par des arguments dont la violence ne dissimulait ni la pauvreté ni la mauvaise foi. Un autre journal tentait, dans le

même sens, quelques efforts dont, au reste, le ton plein de réserves et de réticences atteste que ce journal n'est pas parfaitement convaincu de l'excellence de sa cause.

» Nous pensons que la persistante hostilité du cabinet britannique et la polémique des journaux ministériels anglais est une incitation à la lutte pour tous ceux qui apprécient ce vaste projet à toute sa haute valeur. Tandis que M. de Lesseps poursuit l'exécution de ses desseins avec une indomptable persévérance et s'associe le concours de toutes les forces intellectuelles de l'Europe; tandis que tous les gouvernements, à l'exception de celui de l'Angleterre, se montrent favorables au projet et que les vingt villes les plus importantes et les plus manufacturières du Royaume-Uni acclament avec enthousiasme l'idée de créer le canal des Deux-Mers, organisent de retentissants meetings, adressent des pétitions énergiquement motivées à la Chambre des Lords et à celle des Communes, il devient urgent que l'opinion publique et ses organes viennent avec ardeur participer à ce mouvement, à cette immense manifestation. Pour vaincre la résistance obstinée du Premier Ministre d'un gouvernement parlementaire, le principal moyen, la voie la plus efficace consiste à lui opposer l'expression unanime des vœux du peuple anglais et l'adhésion complète de l'Europe.

» L'importance de la question est si capitale et atteint des proportions si incalculables, que dès longtemps il est devenu superflu d'insister sur cet objet. Les prodiges accomplis depuis moins d'un demi-siècle par les forces combinées de la science et de l'industrie ont reculé d'une manière indéfinie les limites du cercle fécond dans lequel s'agit l'esprit humain. Jamais plus qu'aujourd'hui on ne put dire avec raison que l'audace provoque et assure le succès. L'audace est devenue une tendance si générale et si naturelle que les desseins

les plus gigantesques n'étonnent et n'intimident qui que ce soit. Supprimer le temps, anéantir la distance, rendre voisins les points les plus extrêmes du globe, toutes ces merveilles de la vapeur et de l'électricité ont effacé toutes traces de scepticisme.

» Récemment, dans le discours prononcé au premier meeting de Londres, M. de Lesseps, déroulant une carte du globe sous les yeux de ses auditeurs, s'écriait que l'aspect de cette carte était le meilleur argument en faveur de l'entreprise; puis il résumait avec une admirable lucidité les conditions de réalisation de son projet, aussi simple dans sa conception et son exécution que considérable dans ses conséquences. Partant de ce dernier point de vue, il déclarait que 300 millions d'hommes en possession de tous les bienfaits de la civilisation, se trouveraient, par le canal de Suez, mis en contact avec 700 millions d'hommes encore barbares, dont le sol et le climat produisent en abondance les denrées nécessaires au développement progressif des manufactures européennes, et à une meilleure alimentation de nos classes laborieuses, qui viendraient participer plus largement au bien-être.

» Abordant les conditions d'exécution de l'entreprise, il s'appuyait des opinions approfondies des plus éminents ingénieurs et navigateurs de l'Angleterre, qui ont été unanimes pour déclarer le projet aussi facile que fructueux.

» Les discours de M. de Lesseps ont provoqué les plus chaleureuses approbations. A Londres, comme à Liverpool, Manchester, Birmingham, Bristol, Newcastle, Hull, Édimbourg, Glasgow, Dublin, Belfast, Cork, etc., etc., l'initiative française a été l'objet d'adhésions toutes sympathiques; il ne pouvait en être autrement d'un appel adressé directement au bon sens pratique et à l'équité des classes commerçantes d'un pays si intelligent de toutes ces questions.

» Tel est le projet que lord Palmerston a traité avec le dèdai qui ressort de son langage. En même temps son journal, le *Morning-Post*, suivait la même stratégie avec une indécible légèreté et une non moins grande ignorance des faits. Après avoir répété avec son noble patron que la création de canal tend à préparer l'indépendance de l'Égypte, le *Morning-Post* ajoute que le projet est, au point de vue commercial, une chimère, une fourberie destinée seulement à soutirer l'or anglais.

» A l'autorité du *Morning-Post* on peut, sans lui faire injure, opposer celle des éminents ingénieurs britanniques qui ont étudié la question et l'ont déclarée formellement réalisable. Quant à l'or britannique, la feuille anglaise oublie que M. de Lesseps n'en a pas besoin. L'entreprise peut se faire et se fera avec ou sans les capitaux anglais. Ce qu'on attend de la nation, c'est un appui moral pour neutraliser l'hostilité de lord Palmerston agissant sous l'impulsion de lord Stratford de Redcliffe; c'est un concours sympathique pour que le grand acte qui se prépare ait un caractère tout à fait européen.

» Dans sa réponse à M. Berkeley, lord Palmerston a principalement fondé son opposition sur cette considération que le projet est menaçant pour la Turquie, en ce qu'il favoriserait l'affranchissement de l'Égypte. Ces idées peuvent être et sont effectivement celles de lord Stratford de Redcliffe, parlant par l'organe de lord Palmerston. Mais les hommes d'État de la Turquie sont d'un avis diamétralement opposé. A Constantinople, l'ambassadeur anglais est désormais le seul adversaire du projet; les esprits éclairés et les hommes d'État voient dans le percement de l'isthme de Suez, outre les avantages d'intérêt général, de nouveaux gages pour la sécurité de la domination ottomane en Égypte.

» Lord Palmerston ne peut étouffer ses mauvais sentiments à l'endroit de la France, et rappelle, trop souvent, par ce point de vue à défaut de meilleurs, notre illustre et implacable ennemi William Pitt, second fils du comte de Chatham. A une époque où, dans la guerre de Crimée, l'Angleterre a reçu de la France de si grands témoignages d'amitié, au moment où le cabinet britannique fait appel à l'Empereur pour soutenir la guerre de la Chine, peut-être même pour réprimer l'insurrection hindoue, il est bien triste de voir un ministre anglais laisser percer une jalousie ingrate pour le passé et pour l'avenir.

» Il faut véritablement que la haine et l'envie soient des passions bien aveugles pour obscurcir d'une façon si évidente le jugement d'un homme d'État, et le détourner de son devoir en le rendant hostile à un projet si avantageux pour son pays. »

Journal de la Loire, St-Étienne (17 juillet) :

L'ISTHME DE SUEZ ET LORD PALMERSTON.

» L'alliance franco-anglaise est indispensable au repos du monde; mais elle ne peut être vraie, sincère et durable qu'à l'aide de concessions réciproques de la part des deux grandes puissances qu'elle intéresse. Une bienveillante et mutuelle réciprocité est aussi nécessaire à sa durée qu'au maintien de la dignité nationale des deux peuples.

» Les déclarations que lord Palmerston a faites à la Chambre des Communes contre le percement de l'isthme de Suez, contre une entreprise qui réunit l'assentiment de l'Europe entière, nous semble être un des faits qui peuvent porter à cette alliance les plus rudes atteintes. En général, la presse française a eu la sagesse de ne considérer que comme une sortie

sans conséquence la déclaration étrange du chef du Foreign-Office, et nous pensons qu'il y a lieu de la louer de sa modération. Il importait, en effet, de ne pas envenimer le débat, de ne pas transformer en lutte ouverte une discussion à laquelle le gouvernement de l'Empereur, n'en doutons pas, saura donner une solution conforme aux intérêts de la France dans cette grande et féconde entreprise. »

Journal de Rouen (11 juillet) :

« Depuis longtemps la conviction est généralement formée, en France, en Europe, y compris l'Angleterre, en Asie et aux États-Unis d'Amérique, sur les avantages de l'ouverture d'un canal maritime entre Suez et Péluse, pour relier la mer Rouge avec la Méditerranée, et, par conséquent, toutes les régions orientales avec le reste du monde, en évitant le contour de l'Afrique depuis le détroit de Gibraltar jusqu'à la partie occidentale de l'océan Indien. Malheureusement aussi, il faudrait être sous l'influence d'une triple dose d'aveuglement pour méconnaître combien un tel projet est antipathique à l'ambassadeur anglais en Turquie, lord Stratford de Redcliffe, et aux deux ministres de qui il relève directement, lord Palmerston, chef du cabinet, et lord Clarendon, secrétaire d'État pour les affaires étrangères. Ces personnages ne se donnent pas la peine de colorer leur opposition sous des prétextes plus ou moins spécieux ; ils déclarent nettement, soit par leurs actes, soit par leurs discours, soit par un silence non moins significatif, qu'ils repoussent d'une manière absolue toute mesure devant aboutir à rendre plus facile, plus courte et moins coûteuse, la grande route commerciale entre l'Inde et toutes les contrées s'y rattachant et le reste du monde.

» Récemment, et pendant une tournée faite dans les principales cités manufacturières et commerciales de la Grande-

Bretagne, M. de Lesseps, concessionnaire de l'entreprise du canal de Suez, avait recueilli les plus éclatants témoignages d'adhésion de la part des organes officiels de tous les intérêts économiques de l'Angleterre. Chambres de commerce, corps municipaux, meetings composés de l'élite de la population et des hommes les plus éclairés de chaque localité, journaux de toutes les nuances politiques, s'étaient unanimement prononcés dans le même sens et avaient rédigé des adresses, en termes presque identiques, pour obtenir du gouvernement et du Parlement britanniques la levée des obstacles qui, jusqu'à présent, ont empêché le Sultan, en sa qualité de suzerain, de sanctionner le firman de concession, délivré par son vassal le Pacha d'Égypte à M. de Lesseps et à la Compagnie dont celui-ci est le fondateur.

» Enfin, la question a été portée au Parlement. Dans la séance du 7 juillet, M. Berkeley a interpellé lord Palmerston pour savoir « si le cabinet de la Reine se proposait d'user de » son influence auprès de Sa Hautesse le Sultan pour appuyer » la demande faite par le Vice-roi d'Égypte afin d'obtenir de » la Sublime Porte l'autorisation d'ouvrir, à travers l'isthme » de Suez, un canal de navigation pour les vaisseaux, projet » pour lequel M. Ferdinand de Lesseps avait obtenu conces- » sion du Vice-roi d'Égypte, et qui a reçu l'approbation des » principales villes, des principaux ports et des principales » cités commerçantes du Royaume-Uni. »

» Certes, après tous les faits antérieurs, bien connus de chacun, ç'aurait été se faire une illusion par trop naïve que de s'attendre à un concours cordial du noble lord dans un sens diamétralement opposé à tout ce qu'il avait fait précédemment. Aussi, lord Palmerston n'a-t-il pas hésité à maintenir plus explicitement que jamais ses anciennes résolutions.

» Il a déclaré « qu'il y avait très-peu de probabilité que le

» gouvernement anglais usât de son influence auprès du Sultan
» pour appuyer la demande dont il s'agit, *parce que depuis*
» *quinze ans il a employé toute l'influence qu'il pouvait*
» *exercer pour empêcher l'exécution du canal de Suez*; que
» c'est un projet qu'on peut, sous le rapport commercial,
» ranger au nombre de ces projets propres à *faire des dupes*,
» qui, de temps en temps, viennent jeter de la poudre aux
» yeux des capitalistes gobe-mouches; — qu'il savait, d'après
» une autorité sur laquelle il pouvait compter, que ce plan
» était matériellement inexécutable, si ce n'est au moyen de
» dépenses tellement considérables, que jamais elles ne pour-
» ront être couvertes par les bénéfices; — qu'il croyait et
» désirait que l'honorable gentleman apprit aux com-
» mettants qui l'ont envoyé à la Chambre que ceux qui
» aventureaient leur argent dans cette entreprise éprouve-
» raient une grande déception. »

» Passant des considérations économiques au point de vue
» purement politique, lord Palmerston a ajouté « que le projet
» était, au fond, hostile aux intérêts de l'Angleterre et con-
» traire à sa politique constante à l'égard de ses rapports
» avec la Turquie, politique qui se trouve maintenant consa-
» crée par la guerre et par le traité de Paris; qu'il croyait
» que le projet en question avait pour but de faciliter davan-
» tage la séparation entre l'Égypte et la Turquie; *qu'il re-*
» *pose en outre sur la pensée éloignée d'un accès plus facile*
» *dans les possessions anglaises de l'Inde*; qu'il était donc
» étonné que M. de Lesseps comptât si fortement sur la cré-
» dibilité des capitalistes anglais, pour croire qu'il réussirait
» à engager leur argent dans une entreprise *aussi hostile aux*
» *intérêts britanniques*. » Nous n'avons pas sous les yeux
le reste de la discussion. Mais ce qui précède suffit pour
l'appréciation complète des vues du Premier Ministre britan-

nique relativement à une entreprise dont le monde entier se préoccupe si vivement et à si juste titre.

» Selon le ministre, cette entreprise, qui doit avoir pour résultat de faciliter, sous tous les rapports, les communications avec l'Inde, serait hostile aux véritables intérêts anglais. En d'autres termes, lord Palmerston voit dans l'ouverture de la nouvelle route de l'Inde pour les navires de toutes les nations un moyen non pas de développer le commerce de ces riches contrées et d'y porter les lumières de la civilisation européenne, en échange des inépuisables produits de leur sol, mais un acheminement à des invasions et à des expéditions guerrières qui détruiraient l'œuvre d'un siècle et demi de persévérance et de conquêtes. Il voit arriver à travers l'isthme de Suez et la mer Rouge tous les aventuriers de l'Europe et des États-Unis, venant renouveler dans le golfe du Bengale et jusqu'au pied de l'Himalaya, les tentatives des Walker, des Krabb et autres sifustiers que les échecs de leurs devanciers ne sauraient décourager. Mais, ce qui est bien plus grave, les appréhensions du ministre vont plus loin encore : il ne se borne pas à redouter des tentatives d'indépendance de la part du Vice-roi d'Égypte envers le Sultan ; il laisse assez clairement apercevoir qu'il n'est point rassuré quant aux intentions ultérieures des gouvernements européens, et plus particulièrement du gouvernement dont les flottes pourraient venir faire échec à celles de l'Angleterre dans les mers de l'Indo-Chine. Or, ce gouvernement n'est pas autre que celui de la France.

» Voilà à quelles conséquences on est logiquement conduit, quand on envisage la résistance obstinée du ministère anglais contre le projet de passage à travers l'isthme de Suez. Vainement, depuis quinze ans, et surtout depuis l'abolition des anciens actes de navigation, toute la législation économique

et commerciale de l'Angleterre a-t-elle été modifiée de manière à faciliter l'accès de tous les ports métropolitains et coloniaux de cette nation aux marines du monde entier ; vainement même toutes facilités ont été décrétées à cet égard sans stipulation de réciprocité ; lord Palmerston n'en déclare pas moins que c'est agir contre les intérêts anglais qu'ouvrir de nouvelles routes plus courtes et moins dispendieuses entre les points extrêmes du globe.

• Il suit donc de là qu'encore bien que les drapeaux de la France et de l'Angleterre aient été unis dans un but commun, sur les rives du Bosphore et dans la Crimée, il considérerait comme une calamité pour l'Angleterre la fréquentation des côtes de l'Inde, de la Malaisie et de la Chine, par la marine marchande de nos ports et de ceux de l'Europe et de l'Amérique. En présence de pareilles déductions logiques, que signifient donc les déclarations officielles d'entente cordiale, les échanges de décorations et de rubans entre les militaires des armées respectives, les invitations à des entrevues intimes, dans le moment même où le chef d'un cabinet laisse échapper des expressions de méfiance pour l'avenir ? Nous ne voulons point discuter ici la question au fond, et examiner ce qu'il y a de réel dans les critiques contre le projet de percement de l'isthme de Suez ; il a déjà été assez parlé à cet égard par les hommes les plus compétents. D'ailleurs, personne ne sollicite le concours des capitalistes anglais ; ceux-ci souscriront, s'ils le jugent convenable, des actions de la Compagnie déjà formée en dehors d'eux, ou persisteront à s'en tenir à l'écart. Mais nous ne pouvons nous empêcher, en terminant, de reconnaître la justesse de l'observation du journal anglais le *Daily-News*, que la manière cavalière avec laquelle lord Palmerston repousse le projet de M. de Lesseps, peut avoir pour résultat d'engager le gouvernement français à sortir de la ligne de

neutralité par lui suivie jusqu'à ce jour, et, par conséquent, de compromettre les relations pacifiques qu'on a mis tant d'insistance à consolider pendant le cours de ces dernières années. Le ton du Premier Ministre anglais, en cette circonstance, forme un singulier contraste avec les allures cordiales, nous pourrions même dire affectueuses, de toutes les réunions de citoyens anglais auxquelles M. de Lesseps a assisté. Peut-on considérer lord Palmerston comme le véritable interprète des sentiments de son pays? Ne serait-il pas temps de reconnaître que lui et ses deux principaux adhérents, lord Clarendon et lord Stratford de Redcliffe, ont fait fausse route? Le maintien indéfini de la paix du monde et les avantages qui en découlent ne valent-ils pas bien la peine d'être achetés au prix de quelques sacrifices d'amour-propre politique? — VISINET. »

Courrier du Havre (9 juillet) :

LORD PALMERSTON ET LE CANAL DE SUEZ.

« Une dépêche télégraphique de Londres, que nous avons publiée hier, nous a fait connaître la déclaration d'hostilité au projet du canal maritime de Suez faite, au nom du gouvernement anglais, par le Premier Lord de la Trésorerie, le vicomte Palmerston.

» Il est bon de rappeler qu'il y a quelques semaines, M. Ferd. de Lesseps, l'infatigable promoteur du percement de l'isthme de Suez, a fait une tournée en Angleterre pour provoquer des manifestations de l'opinion publique au sujet du canal maritime de Suez. La question a été prise en très-sérieuse considération dans les principaux centres industriels et commerciaux; et plus de vingt villes de premier ordre, parmi lesquelles figurent Liverpool et Londres, ont, dans des

meetings nombreux, manifesté une sympathie non équivoque en faveur du projet auquel M. de Lesseps a attaché son nom.

» Il faut que l'impression produite en Angleterre par ces manifestations ait été vive et profonde, pour que le gouvernement anglais ait cru ne pouvoir se dispenser de faire connaître enfin, d'une manière nette et formelle, son opinion sur cette affaire et la ligne de conduite qu'il compte tenir. Commençons par constater que ces explications ont été aussi carrées que possible. Le ministère anglais non-seulement ne donne pas son appui au projet de percement de l'isthme, mais il l'a combattu depuis quinze ans, et il continuera à le combattre. Voilà qui est parler net, et l'on sait du moins, avec lord Palmerston, à quoi s'en tenir.

» Nous ne savons quelle impression aura produit en Angleterre cette attaque brutale contre une des plus grandes et des plus utiles idées de ce temps. Quant à nous, nous ne pouvons que remercier lord Palmerston de sa franchise; nous trouvons cette hostilité déclarée bien préférable aux attaques souterraines dirigées contre ce projet par les agents grands et petits de l'Angleterre à Constantinople. A l'heure qu'il est, les promoteurs du canal de Suez savent qu'ils auront à lutter contre la puissante opposition du gouvernement anglais; à eux de voir s'ils se sentent de force à soutenir cette lutte.

» Il est vrai que le ministère anglais n'est pas la nation anglaise; et les adhésions nombreuses que M. de Lesseps a recueillies en Angleterre pendant sa dernière visite, prouvent que, sur cette question, l'Angleterre n'a pas dit son dernier mot par la bouche de lord Palmerston. Comme chef du gouvernement anglais, lord Palmerston peut voir avec défiance une entreprise qui rapprochera l'Inde de l'Europe; ce qui, pour le dire en passant, ne prouve pas trop en faveur de l'ad-

ministration de ce pays, puisque l'on tient tant à la soustraire à tous les regards. Mais il n'est pas permis à lord Palmerston de traiter de chimère un projet qui a reçu en Europe et même en Angleterre l'adhésion de nombre de personnes qui, en fait d'honorabilité et de clairvoyance, ne le cèdent en rien à lord Palmerston lui-même.

» Lord Palmerston prétend que le canal de Suez aura pour résultat de rendre de plus en plus faibles les liens qui unissent l'Égypte à la Turquie. Mais il ne présente aucun argument à l'appui de son assertion, et nous devons avouer que nous ne saurions suppléer à son silence sur ce point. Le canal de Suez, en donnant le mouvement et la vie commerciale à un pays actuellement désert et mort, initiera les populations riveraines à la civilisation européenne, multipliera leurs points de contact avec les peuples chrétiens, diminuera leurs préjugés, les rendra plus accessibles à nos idées, moins hostiles à nos habitudes. Si tout cela devait séparer l'Égypte de la Turquie, nous en serions bien fâchés pour la Turquie; mais cela ne lui ferait pas grand honneur et prouverait que tout ce que l'Europe a fait de sacrifices pour introduire la Turquie dans la grande famille des nations civilisées, a été en pure perte.

» Heureusement, il n'en sera pas ainsi, et lord Palmerston en sera pour ses sinistres prévisions; il n'aura pas même été en cette circonstance l'organe du patriotisme quelque peu jaloux de l'Angleterre, dont les véritables sympathies ont été bien mieux traduites au banquet de Greenwich, qui a eu lieu il y a quelques jours, et où M. Wilson, en remerciant M. de Lesseps de ce qu'il a fait pour mener à bonne fin une entreprise qui *sera un bienfait pour le monde entier*, s'est écrié : « Cette œuvre est digne des sympathies et de l'appui de l'Angleterre; et nous devons nous réjouir de voir, à cette occasion, que toute grande question de progrès et de civilisation porte

sur son drapeau les noms réunis de France et d'Angleterre. »

— E. MOUTET. »

Journal du Havre (13 juillet) :

« Les déclarations du ministère anglais relatives à l'isthme de Suez ont excité un juste émoi dans la presse de Londres comme dans celle de Paris ; car elles sont survenues comme un orage au milieu d'une fête. La fête, ici, c'était la marche en quelque sorte triomphale de M. Lesseps à travers les meetings anglais, et cet ensemble de manifestations qu'un journal de Londres a spirituellement appelé « le plébiscite sur la question de Suez ». Mais si quelque chose nous étonne en cette circonstance, c'est l'étonnement même que paraissent avoir causé des deux côtés du détroit les paroles de lord Palmerston. En effet, on s'était accoutumé à dire qu'il n'existait d'autre obstacle à l'exécution du percement de l'isthme, que la résistance personnelle de lord Stratford de Redcliffe, ambassadeur d'Angleterre à Constantinople. Mais il fallait être bien peu au courant de la politique générale des gouvernements pour se persuader que l'opposition de lord de Redcliffe était un acte tout personnel, et s'imaginer qu'un ambassadeur, dans une question d'une telle importance internationale, aurait pris sur lui d'intervenir envers et contre tous, sans un aveu formel, ou plutôt sans un ordre exprès de son gouvernement.

» Quant à nous, c'est sans surprise que nous avons entendu lord Palmerston déclarer ce qui était à la connaissance de tout le monde, de tous ceux du moins qui n'avaient pas volontairement repoussé la lumière à cet égard, à savoir que, depuis quinze ans, la politique anglaise travaillait à dissuader la Turquie de consentir au percement de l'isthme. Les motifs allégués par le chef du cabinet anglais ne sont pas nouveaux

non plus. Ce sont ceux qui se firent jour dès le premier moment où une commission d'ingénieurs appartenant aux grandes nations de l'Europe s'était transportée sur les lieux pour se rendre compte des difficultés et des possibilités de l'entreprise. Au surplus, peu de jours avant les interpellations adressées à lord Palmerston, un des organes du cabinet, le *Morning-Post*, avait pris soin de rappeler et de préciser ces motifs; et lord Palmerston n'a eu que la peine de résumer les points posés par le journal, et qui, malgré les efforts du ministre pour les envelopper des nuages du langage diplomatique, n'en sont pas moins restés fort transparents par le commentaire anticipé du *Morning-Post*.

» Ainsi, selon l'article du *Morning Post*, le canal de Suez est tout à la fois une chimère et une fourberie, une trappe imaginée pour soutirer l'or anglais, au profit d'une entreprise impossible et condamnée par tous les ingénieurs anglais. De plus, il fait à la fois un épouvantail pour la Turquie et pour l'Angleterre des prétendues facilités que le canal de Suez offrirait au Vice-roi d'Égypte pour se rendre indépendant de la Porte, et à la France pour tenter une agression contre l'Inde anglaise. D'une part, il dit à la Turquie que le canal deviendra pour le Vice-roi d'Égypte un moyen stratégique, une barrière qui lui servira pour fermer l'entrée de l'Égypte aux armées turques; d'autre part, il dit au peuple anglais que, dans le cas d'une guerre entre l'Angleterre et la France, le gouvernement français pourrait instantanément expédier de ses ports méditerranéens à travers le canal de Suez une flotte nombreuse pour écraser le commerce et dévaster les possessions de l'Angleterre.

» Or, le vicomte Palmerston n'a pas dit autre chose, et même en ce qui concerne le danger pour l'Angleterre, il a été moins explicite que son journal. Mais les explications de

celui-ci étaient même superflues pour faire comprendre que lord Palmerston avait voulu désigner la France. Eh bien ! ces paroles prouvent une chose, c'est qu'en général il est bien difficile, pour ne pas dire impossible, de dépouiller le vieil homme. Il y a bientôt cinquante ans que l'homme d'État qui occupe aujourd'hui le poste de premier ministre siègeait déjà dans les conseils politiques de l'Angleterre, et les paroles qu'il vient de prononcer sont tout bonnement un écho de la politique de 1808 ; c'est un anachronisme qui prouve la ténacité des vieux préjugés. La conduite qu'a tenue lord Palmerston vis-à-vis de la France depuis plusieurs années était un témoignage qu'il avait beaucoup oublié et beaucoup appris, depuis l'époque où des haines invétérées avaient divisé la France et l'Angleterre. Seulement, la puissance de l'homme est très-limitée ; les plus fortes têtes, les hommes les plus habiles ne peuvent tout oublier ni tout apprendre dans l'espace d'une carrière d'homme, quelque longue qu'elle soit.

» Si les arguments de lord Palmerston ne sont pas nouveaux, il faut dire aussi qu'il y a longtemps qu'ils ont été réfutés par la presse anglaise elle-même, qui, au reste, s'est chargée encore de compléter la réfutation, après la réponse du ministre, et de le faire aussi victorieusement que nous pouvions le souhaiter de ce côté-ci du détroit.

(Suivent de nombreuses citations de journaux anglais.)

» En vérité, quand les raisons déduites du point de vue anglais sont si puissantes pour réduire à néant les motifs d'opposition du gouvernement anglais, nous nous reprocherions de mettre en avant les raisons françaises. Il nous resterait à examiner les considérations d'art, de commerce et de finance qu'a effleurées lord Palmerston. Mais sur ce point nous serons très-bref, parce qu'il est impossible de reconnaître au noble vicomte aucune autorité sur un pareil sujet. Lord Palmerston

craint que les capitalistes anglais ne s'embarquent dans une mauvaise opération. Les capitaux sont aujourd'hui cosmopolites. Il n'est pas plus possible d'en trouver en Angleterre, ni plus difficile d'en recueillir sur d'autres marchés en Europe, pour des opérations qui sont douées de vitalité. M. de Lesseps n'est point allé chercher d'argent en Angleterre. Il a voulu l'assentiment moral des populations pour s'en faire un point d'appui contre le mauvais vouloir du gouvernement. Or, les populations commerciales auxquelles il s'est adressé en savent un peu plus long que lord Palmerston sur la bonté de l'opération projetée et sur les avantages que le commerce anglais peut et doit en retirer. Quant à l'opinion des ingénieurs anglais, elle est pour le moins fort partagée. On peut citer des autorités pour et des autorités contre. Mais ces dernières, nous devons le dire, remontent loin; elles datent du jour où la question était à peine posée. Depuis lors elle a fait singulièrement du chemin, tellement qu'il n'est pas aujourd'hui un seul homme, pour peu qu'il ait quelque teinture des sciences naturelles et mathématiques, qui, en lisant les nombreux documents fournis par la dernière enquête, n'acquière la conviction que le problème est scientifiquement résolu de manière à défier toutes les objections. Tout a été si bien calculé, et, on peut le dire, dompté par le calcul, que les ingénieurs ont pu d'avance mesurer quelle sera l'étendue des ondes qui parcourront le canal projeté. Que l'on invoque donc tant que l'on voudra les considérations politiques, elles vaudront ce qu'elles pourront. Mais les objections d'art, de commerce ou de finance ne sont plus de saison; elles seront, les unes et les autres, dérisoires. — Gustave CAZAVAN. »

Le Vœu national, de Metz (12 juillet) :

« Lord Palmerston signifie à l'Europe que le percement de

l'isthme de Suez n'aura pas lieu, parce qu'il peut léser les intérêts de l'Angleterre. Et comment ces intérêts auront-ils à souffrir? Ce sera uniquement en raison des facilités que l'entreprise projetée donnera aux marines commerçantes de toutes les nations. Elles auront ainsi accès dans l'Inde et viendront y déranger le monopole commercial que s'y arrogent les Anglais. Voilà, dans toute sa crudité, la déclaration de lord Palmerston. Ajoutons qu'elle a révolté jusqu'aux industriels anglais, qui déclarent maladroite et intempestive la sortie par trop sans façon du chef du cabinet. — VAILLANT. »

Le Phare de la Loire (13 juillet) :

« Les ministres ont décidé l'envoi de sir Campbell aux Indes, avec le titre de commandant en chef. Il a dû partir immédiatement pour s'embarquer à Marseille sur le *Vectis*.

» Comme le fait remarquer avec raison un de nos correspondants de Paris, si le canal de Suez, auquel lord Palmerston se montre si hostile, existait à l'heure qu'il est, loin d'être contraire à la domination anglaise dans les Indes, il lui serait plutôt d'un grand secours; car les troupes anglaises, qui ont un trajet de plusieurs mois à faire avant d'arriver sur le théâtre des événements, seraient maintenant près de Calcutta. »

L'Union de l'Ouest, Angers (11 juillet) :

« Ainsi, comme nous n'avons cessé de le dire, la vieille politique de l'Angleterre veut rester la maîtresse absolue de la route la plus directe vers l'Inde et la Chine. C'est une prétention qu'aujourd'hui elle ne prend plus la peine de cacher. Elle confisque à son profit exclusif et sans plus de façon le passage de la mer Rouge; et cette politique tout anglaise, qui est aussi ennemie des intérêts de l'Europe en général que

de ceux du monde oriental, il faut que le gouvernement égyptien la considère comme sienne, et il faut encore que le Sultan la mette bon gré mal gré, envers et contre les autres puissances, sous le couvert de sa suzeraineté nominale. »

Journal d'Indre-et-Loire, Tours (14 juillet) :

« La malveillance dont la presse de Londres faisait preuve naguère à l'endroit de la France paraît avoir gagné le gouvernement anglais. En quelques jours à peine, voici deux occasions où lord Palmerston prend à l'égard de notre pays une attitude et un ton d'hostilité dont nous avons le droit d'être froissés.

» Les termes dont il s'est servi en réponse aux interpellations sur le percement de l'isthme de Suez nous avaient encore une fois prouvé ce que nous savions, du reste, non-seulement que, pour le cabinet anglais, l'intérêt de l'Europe, celui même du monde, doit passer après son intérêt particulier, mais qu'elle oublie tout, jusqu'aux plus éminents services qui lui ont été rendus, quand on n'adopte pas servilement les vues étroitement jalouses de son esprit de domination. Est-il possible, nous le demandons, de justifier par aucune raison quelque peu sérieuse l'opposition acharnée du cabinet britannique à l'idée d'établir entre la Méditerranée et la mer Rouge, c'est-à-dire entre l'Europe et l'Asie, une communication qui les mettrait à quelques jours de distance, tandis qu'il faut, dans les conditions actuelles, des mois entiers pour franchir l'espace qui les sépare ? Parce que la Grande-Bretagne craint que son influence politique n'ait à souffrir de cette amélioration qu'appelle de ses vœux l'Europe entière, faut-il donc que tous les autres peuples demeurent privés d'un progrès immense dont les hommes les plus distingués, les ingénieurs les plus pratiques, n'ont pas hésité à proclamer la possibilité ;

auquel le commerce des grandes cités manufacturières de l'Angleterre conjure le Parlement de concourir? Il faut assurément savoir, entre alliés, se faire des concessions mutuelles; mais de l'autre côté du détroit on n'entend pas ainsi les choses. On se croit en droit de tout demander aux autres et de ne rien leur accorder. C'est ainsi que lord Palmerston, après avoir tenu dans l'affaire des Principautés une conduite de tous points inexcusable, irait presque jusqu'à vouloir disputer à la France le droit de poursuivre la réalisation d'une entreprise qu'elle patronne depuis longtemps. — LADEVÈZE. »

Le *Musée universel* du 18 mai 1857 publie un article intitulé *Histoire d'un canal à faire*. Nous extrayons de cet article très-piquant et très-exact dans tous ses détails, les passages suivants :

« Presque tous les gouvernements ont nommé des commissions pour étudier, c'est-à-dire pour approuver le projet. La Hollande se souvient de son ancienne suprématie maritime, et pense à ses colonies lointaines. L'Autriche, l'Espagne, le Portugal, le Piémont, la Toscane, les Deux-Siciles, Rome elle-même, s'appêtent à soutenir de leurs adhésions cette révolution maritime qui se ferait à leur grand profit.

» Mais, tandis que toutes ces voix s'élèvent comme un chant d'avenir, voici que là-bas, de l'autre côté de la Manche, une fausse note se mêle au concert.

» L'Angleterre commerciale et industrielle a parlé; l'industrie et le commerce appellent de leurs vœux la réalisation du projet européen. C'est là l'Angleterre du présent et de l'avenir, celle qui marche avec l'humanité.

» Mais une autre Angleterre proteste et se défie : c'est l'Angleterre du passé, l'Angleterre politique, attardée au congrès de Vienne, jalouse de tout ce qui ne porte pas exclusivement

l'estampille britannique, professant le patriotisme du bouledogue et refrignée comme la perfide Albion du bon vieux temps. Celle-là se contenterait du chemin du cap de Bonne-Espérance et du passage insuffisant de la malle de Suez, pour que personne ne vint partager avec elle. N'a-t-elle pas l'état maritime le plus puissant du monde? Pourquoi appeler la concurrence de tous quand, dans les conditions actuelles, toute concurrence est impossible?

» Cette Angleterre joue la peur pour ses possessions des Indes, afin de conserver un monopole. Elle ne voit pas que ces Indes seraient un peu plus anglaises et plus faciles à garder, le jour où un vaisseau partirait de Portsmouth et arriverait à Bombay sans rompre charge.

» Mais, comme dit Schiller, « laissons le passé être le passé : les revenants n'ont jamais arrêté personne. » Malgré lord Palmerston, lord Stratford de Redcliffe, la *Revue d'Édimbourg* et le *Morning-Post*, le canal de Suez se fera, parce que l'intérêt du monde entier le réclame : l'Angleterre, je dis la vérité, n'ira pas au rebours de l'humanité. »

PRESSE ALLEMANDE.

Correspondance allemande de Havas :

« Nous trouvons dans la *Correspondance allemande de M. Havas* un article sur la déclaration que lord Palmerston a faite dans la Chambre des Communes au sujet du canal de Suez. Il y est dit que cette déclaration a produit une grande sensation à Paris, parce qu'on y trouve une sortie directe contre le gouvernement français, bien que ce dernier ait observé jusqu'aujourd'hui la plus stricte neutralité. « Mais, continue l'article, il se pourrait bien que lord Palmerston eût une position très-difficile dans son propre pays, où toutes les villes

commerciales et maritimes se sont prononcées en faveur du projet. Du moment que les hommes les plus compétents de la science et du commerce dans toute l'Europe et en Angleterre même ont approuvé l'entreprise, il ne suffit pas d'une réfutation ironique comme la déclaration de lord Palmerston pour écarter ce projet, considéré comme un bienfait pour le monde civilisé entier. Aussi il est probable que sous peu de temps lord Palmerston parlera sur un autre ton de cette grande entreprise. D'ailleurs, la prise de possession de l'île Périm prouve que le gouvernement anglais ne compte pas trop sur l'insuccès des efforts de M. de Lesseps. Quant aux sorties personnelles contre ce dernier, elles n'ont pas besoin d'une réfutation; M. de Lesseps n'a rien demandé aux capitalistes anglais, et les capitaux nécessaires pour la construction du canal se trouveraient bien sans le concours de l'Angleterre; nous pouvons même dire, d'après nos informations, qu'ils sont déjà trouvés. » Pour les arguments politiques de lord Palmerston, la *Correspondance allemande* s'en rapporte aux articles du *Moniteur de la Flotte* et du *Constitutionnel*, que nous avons communiqués à nos lecteurs; en attendant, elle se joint au *Daily News*, qui demande si la déclaration de lord Palmerston n'était pas une provocation à l'adresse de la France qui serait obligée de sortir de sa neutralité. Et si la France prend l'affaire sous son égide, le gouvernement anglais pourrait-il résister à son alliée qui s'appuie sur le monde civilisé entier?

Journal de Francfort (9 juillet) :

« L'incident le plus saillant qui se soit produit dans la séance de lundi de la Chambre des Communes a été la réponse de lord Palmerston à une interpellation de M. Berkeley, qui se trouvait à l'ordre du jour et qui était conçue en ces termes.

(Suit la motion de M. Henry Berkeley.)

» La réponse du Premier Ministre à cette interpellation, telle que nous l'avons publiée hier d'après une dépêche télégraphique de Londres, aurait été que le gouvernement était opposé à l'entreprise de M. de Lesseps pour percer l'isthme de Suez, parce que l'on séparerait ainsi l'Égypte de la Turquie et que ce canal constituerait un danger pour l'Inde anglaise.

» Comme les journaux anglais qui contiennent le compte rendu de la séance ne nous sont point encore parvenus, nous ne pouvons connaître les développements que le noble lord aura pu donner à sa réponse, et nous sommes vraiment curieux de savoir de quelle façon il aura pu justifier l'assertion que le canal de l'isthme aurait pour résultat de séparer la Turquie de sa tributaire.

» Quant aux craintes que le gouvernement anglais semble éprouver relativement à ses possessions de l'Inde par suite de l'exécution du projet de M. de Lesseps, nous ne les comprenons pas davantage. Que l'Angleterre, par son instinct de monopole dont elle a déjà donné tant de preuves, voie d'un œil de méfiance ouvrir ainsi au commerce européen une voie plus directe vers l'Inde, cela n'est que trop évident; mais il lui siérait mal de nourrir la prétention que les autres gouvernements européens intéressés à l'exécution de ce projet sacrifiasent les avantages importants qu'ils en peuvent retirer aux exigences d'une jalousie égoïste. Nous savions déjà que lord Redcliffe avait tout mis en jeu pour faire échouer les efforts de M. de Lesseps, quand il s'agissait d'obtenir la concession du canal; et cette opposition de l'ambassadeur d'Angleterre près la cour ottomane n'avait pour tout le monde d'autre importance que celle que pouvait lui donner l'opiniâtreté bien connue de son caractère; mais la déclaration de lord Palmerston à la Chambre des Communes donne à cette opposition la force d'un veto qui

soulevra bien des récriminations et donnera lieu à de sérieuses réflexions qui ne seront certainement pas à l'avantage de l'Angleterre. »

Gazette d'Augsbourg (18 juillet) :

« Hambourg, le 13 juillet.

» La déclaration non équivoque de lord Palmerston après l'interpellation de M. Berkeley au sujet du canal de Suez a produit une grande sensation dans les cercles des gros négociants de Hambourg. La première partie, celle qui concerne l'impraticabilité du projet du point de vue financier et technique, est évidemment calculée pour ces *capitalistes ineptes*, qui ont de l'esprit et de l'indépendance à un degré assez inférieur pour considérer dans cette question l'homme d'État anglais comme une autorité décisive, tandis qu'un si grand nombre d'autorités dont le jugement a bien plus de poids, qui ont une véritable connaissance du terrain et qui sont libres de tout préjugé politique, ont suffisamment décidé la question sous ce rapport. Mais ce qui forme la véritable substance de la déclaration, c'est le passage concernant « les spéculations lointaines provoquées par un accès plus facile dans l'Inde orientale ». Si l'on veut parler des relations commerciales avec les Indes, toute crainte doit tomber d'elle-même; car ce ne sont pas les autres puissances qui profiteront de la route plus courte; mais l'Angleterre en profitera également et d'autant plus, que, possédant Malte et la mer Rouge, elle peut à chaque instant fermer la route. Aussi sans doute les paroles citées font allusion à d'éventuels projets militaires, comme l'expédition en Égypte du général Bonaparte. Il paraît que lord Palmerston a, depuis la guerre de Crimée, un respect extraordinaire de la puissance française; il semble croire que l'Angleterre est déjà tellement tombée en décadence qu'elle

doit craindre , de la part d'un descendant du grand Napoléon , une chose que ce dernier lui-même n'a pu exécuter.

» Cette pensée trahit un sentiment national si faible que nous serions étonnés de voir la presse anglaise d'accord avec lord Palmerston. Mais ce dernier oublie encore une autre circonstance non moins importante, savoir que la France est bien loin d'être le premier rival de l'Angleterre. Derrière son dos, grandit une autre puissance qui, plus tôt ou plus tard, sera engagée dans un conflit avec l'Angleterre, et qui possède des ressources au développement desquelles les Anglais eux-mêmes ne pensent qu'avec une secrète terreur. La question est maintenant celle-ci : L'Angleterre peut-elle être si tranquille pour ses possessions de l'Inde du côté des Américains ? Nous le croyons d'autant moins qu'à l'aide de l'Inde elle espère conquérir son indépendance commerciale de l'Amérique du Nord. On sait avec quel plaisir on calcule déjà en Angleterre les énormes quantités de coton que l'Inde fournira à bon marché après l'établissement de ses chemins de fer, et on espère qu'elle suffira à tous les besoins de l'Angleterre. De là il suit que voir l'Inde entre les mains des Anglais, c'est pour les États-Unis bien plus désagréable que cela ne peut l'être à d'autres puissances. Pour ces puissances, la grande conquête anglaise est simplement une des bases principales de la puissance de l'Angleterre ; pour les États-Unis, elle est de plus un moyen entre les mains de l'Angleterre pour ruiner l'Union elle-même. Dans tous les cas, il est certain qu'il serait plus facile à l'Angleterre de s'opposer dans la Méditerranée à une expédition française, que dans l'océan Pacifique à une expédition américaine. Mais dans l'éventualité d'une semblable guerre, le canal de Suez serait pour l'Angleterre d'une importance immense. Les routes maritimes d'Angleterre à Gibraltar sont bien plus faciles à surveiller que les voyages autour

du Cap, et l'Angleterre posséderait dans la route de Gibraltar à Aden une route parfaitement couverte et sûre sous le point de vue stratégique, pour le commerce aussi bien que pour des envois de troupes. Les routes autour de l'Afrique sont au contraire tout à fait exposées aux entreprises du nouveau monde, abstraction faite de ce que la prise de la colonie du Cap par les Yankees n'est pas une chose si invraisemblable, tandis que la prise de Gibraltar ou de Malte par les Américains est une chose à peu près impossible. Cet autre argument de lord Palmerston, que le canal favoriserait la séparation de la Turquie et de l'Égypte, donne la clef de l'animosité de l'ambassadeur anglais à Constantinople contre le canal. Cette opposition date déjà de quinze ans ; mais l'emportement peu diplomatique de Sa Seigneurie est une preuve que les efforts de M. de Lesseps pour agir sur le bon sens des Anglais eux-mêmes ont été couronnés d'un succès complet. »

PRESSE ESPAGNOLE.

Diario de Barcelone (15 juillet) :

« Nous publions la réponse faite par lord Palmerston à M. Berkeley, dans la séance du 7 juillet de la Chambre des Communes, à l'occasion du projet d'ouverture de l'isthme de Suez.

» Les paroles du noble lord sont si inconvenantes, qu'elles ne peuvent trouver leur explication que dans l'excentricité particulière à Sa Seigneurie, et qui, dans beaucoup d'occasions, lui a attiré les justes critiques de toute l'Europe.

» Nous avons souvent combattu les mêmes raisonnements employés par Sa Seigneurie relativement à la partie politique du projet ou à la plus ou moins grande facilité de son exécution, et nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet. Mais

nous ne pouvons dès à présent laisser passer sans un correctif immédiat et sans une formelle protestation les malveillantes allusions faites au projet du canal maritime de Suez, considéré comme une de ces entreprises financières dans lesquelles on a seulement pour but de livrer une affaire à la spéculation publique, afin de procurer aux auteurs du projet un indigne agio.

» Sous ce point de vue, les paroles que lord Palmerston s'est permis de prononcer dans la Chambre des Communes n'ont aucune espèce d'excuse, parce qu'elles offensent indignement l'honneur de M. de Lesseps, passé en proverbe parmi ceux qui le connaissent. Quant à ceux qui ne se trouvent pas dans ce cas, sa conduite scrupuleuse dans toute cette affaire, où il s'est attaché à éloigner jusqu'au moindre soupçon d'une telle offense, devait le mettre à l'abri d'une semblable attaque, puisqu'il a même évité d'émettre dans aucun pays des souscriptions d'actions pour l'exécution de l'entreprise.

» Voici en quels termes l'infaillibilité de lord Palmerston prononce contre l'opinion unanime de l'Europe civilisée.... »

PRESSE BELGE.

L'Indépendance belge (10 juillet) :

« Le *Constitutionnel* et les *Débats* font observer tous les deux ce matin que l'expression de l'opinion personnelle de lord Palmerston sur le caractère ruineux de l'entreprise ne saurait prévaloir sur celle d'hommes plus compétents que lui, ni surtout sur l'assentiment unanime et éclairé des Chambres de commerce les plus importantes du Royaume-Uni.

» Quant au second motif de l'opposition du ministère anglais, qui combat l'entreprise parce qu'elle donnerait à l'Égypte des facilités plus grandes pour se séparer de la Turquie, le

Vice-roi d'Égypte y a déjà répondu en faisant observer, avec beaucoup de raison, qu'un prince gouverneur de ce pays, qui nourrirait des intentions hostiles à son suzerain, ne patronnerait pas l'exécution du canal de Suez.

» Ce canal rapproche la Turquie de l'Arabie et de la Mecque, dont la possession est la source du respect et de l'obéissance que tous les croyants doivent au descendant du Prophète. En outre, toute la côte, depuis Damiette jusqu'à la Syrie, est aujourd'hui exempte de surveillance. Rien de plus facile que de jeter des troupes en Syrie. L'exécution du canal rendrait une entreprise de ce genre beaucoup plus difficile.

» Reste la troisième objection : la conservation exclusive de la domination anglaise aux Indes. Mais ici les appréciations diffèrent, et ce que lord Palmerston considère comme désavantageux et menaçant pour cette domination, est envisagé par le commerce anglais sous un tout autre point de vue.

» On peut se demander, en effet, si des communications plus rapides avec la mère-patrie et un développement plus grand de la prospérité des Indes, en rattachant à ce développement les intérêts du commerce de tous les États de l'Europe et surtout de la France qu'on semble redouter, ne contribueraient pas à consolider la puissance de la Compagnie des Indes au lieu de l'affaiblir. C'est ce que les Chambres de commerce de l'Angleterre, favorables au percement, auront à débattre avec leur gouvernement; et si elles sont bien pénétrées de l'excellence de cette entreprise, son succès définitif ne nous paraît pas douteux. »

Journal *le Nord*, de Bruxelles (9 juillet. — Correspondance de Paris) :

« Dans notre monde officiel et financier, dans la diplomatie, on était curieux de connaître les raisons mises en avant par

lord Palmerston pour repousser le projet de percement de l'isthme de Suez. Lord Palmerston déclare inexécutable un projet approuvé par presque toutes les sociétés savantes de l'Europe, et notamment par l'Institut français. Lord Palmerston déclare contraire aux intérêts particuliers de l'Angleterre un projet approuvé par les Chambres de commerce et les Associations commerciales des dix-huit principales villes du Royaume-Uni, et par de nombreux meetings. Le premier ministre a trahi la véritable pensée qui pousse le gouvernement anglais à combattre l'établissement du canal de navigation à travers l'isthme de Suez, c'est que ce canal donnerait *un accès plus facile dans l'empire de l'Inde*. Parole imprudente et qui doit déterminer l'Europe à insister plus énergiquement en faveur de l'exécution du canal de Suez. Le gouvernement anglais, qui met une partie de sa marine en mouvement pour ouvrir la Chine, aurait donc la prétention de fermer l'Inde à la civilisation européenne!

» On se demande si lord Palmerston, avant de prononcer un si étrange discours, s'était assuré l'adhésion du gouvernement français. Il faut en douter. Du jour où la France, appuyée par l'opinion publique et les intérêts généraux de l'Europe, le voudra, le percement de l'isthme de Suez sera exécuté, le commerce du monde et la civilisation auront conquis l'*accès plus facile dans l'empire de l'Inde*. »

Depuis que ceci est imprimé, une foule d'autres articles ont paru dans les journaux anglais et dans les journaux du continent.

FIN.

L'ISTHME DE SUEZ

Journal de l'Union des deux Mers,

Parait le 10 et le 25 de chaque mois.

PRIX POUR TOUS LES PAYS INDISTINCTEMENT

Un an : 20 francs. — Six mois : 10 francs.

L'Administration du Journal livrera à ses abonnés, sans augmentation de prix, les documents qui seront publiés par la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.

Bureau : rue de Verneuil, 52, à Paris.

Toutes les publications, plans, cartes, etc., relatifs au percement de l'isthme de Suez, se trouvent au Bureau du Journal et chez M. HENRI PLON, 8, rue Garancière.

Paris. Typographie de Henri Plon, imprimeur de l'Empereur, rue Garancière, 8.



This book should be returned to
the Library on or before the last date
stamped below.

A fine of five cents a day is incurred
by retaining it beyond the specified
time.

Please return promptly.



HB 25JD A

Vol. 4

Lesseps.

Percement...

